



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 77]

नई दिल्ली, सोमवार, फरवरी 26, 2018/फाल्गुन 7, 1939

No. 77]

NEW DELHI, MONDAY, FEBRUARY 26, 2018/PHALGUNA 7, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 14 फरवरी 2018

सं. टीएमपी/80/2016-केओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से केओपीटी में कोलकाता डॉक सिस्टम (केडीएस) में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

सं. टीएमपी/80/2016-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी)

आवेदक

कोरम

(i). श्री टी.एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii). श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(जनवरी, 2018 के 19वें दिन पारित)

यह मामला कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) में कोलकाता डॉक प्रणाली (केडीएस) में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु केओपीटी से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने सभी महापत्तन न्यासों को स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश जारी किए थे। इस परिप्रेक्ष्य में, केओपीटी ने अपने पत्रों दिनांक 21 नवम्बर 2016 तथा 05 दिसम्बर 2016 संदर्भित प्रस्ताव लेकर आया है।

2.2. केडीएस में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु उत्पादकता/अपफ्रंट प्रशुल्क का निर्णय करते समय केओपीटी ने निम्नलिखित पर विचार किया बताया गया है:-

- (i). दिशानिर्देशों में दिए गए मानदंड प्रशुल्क के निर्धारण के लिए अंगीकृत नहीं किए जा सकते क्योंकि केडीएस रीवरलाइन पत्तन है। नदी डुबाव एवं लॉक गेट के कारण, सीमित आकार और सीमित पार्सल भारत के पोत पहुंच सकते हैं। मानदंड केडीएस की स्थानीय परिचालनात्मक परिस्थितियों और सीमाओं के आधार पर परिकलित किए गए हैं।

- (ii). उपस्कर और लेबर के लिए किराया दरों पर सूचना केडीएस में कार्य कर रहे स्टीवडोर/तट प्रहस्तन करने वाले एजेंटों/लेबर से लिखित में प्राप्त की गई है और कुछ मामलों में मौखिक भी प्राप्त किये गए हैं। (संग्रहीत की गई सूचना और स्रोत पर विवरण केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया है।)
- (iii). केडीएस में विभिन्न स्टीवडोरों/प्रहस्तन एजेंटों द्वारा यथा उपलब्ध करवाई गई न्यूनतम उपलब्ध उपस्कर किराया दर पर विचार किया गया है। तथापि, तट प्रहस्तन के लिए ट्रेलरों तथा डम्पर्स के मामले में, उनसे प्राप्त किराया दरें अधिक दिखाई देती हैं। इन दो उपस्कर के मामले में केडीएस में कम उपयोग के कारण, 20 प्रतिशत की वृद्धि लागू करते हुए, एचडीसी द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए अपने प्रस्ताव में सुविचारित किराया दरों पर विचार किया गया है।
- (iv). विभिन्न घटकों के प्रहस्तन के लिए दिये गए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार ऑन-बोर्ड लेबर तैनाती पर विचार किया गया है। जिनमें सीडीएलबी दरें उपलब्ध हैं उन्हें छोड़कर ऐसे ऑन-बोर्ड लेबर के लिए किहीं किराया दरों के अभाव में, सीडीएलबी दरों पर विचार किया गया है।
- (v). तट प्रहस्तन के लिए लेबर के मामले में, दिशानिर्देशों का खंड 4.5.7 सुविचारित किया गया है जहां लेबर लागत के अनुमानन का मानदंड ब्रेक बल्क के मामले में उपस्कर लागत का 10 प्रतिशत और बल्क के मामले में उपस्कर लागत का 5 प्रतिशत है। तथापि, बैग कार्गो के प्रहस्तन के मामले में, चूंकि तट प्रहस्तन के लिए उपस्कर का प्रयोग नहीं किया जाता है, इसलिए लेबर की तैनाती के लिए प्रति टन दर, केडीएस में बाजार में यथा उपलब्ध, पर विचार किया गया है।
- (vi). विशेष स्लिंगों तथा संलग्नकों/उपस्कर की अपेक्षा वाले परियोजना कार्गो सामग्री/पैकेजों के मामले में, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट इसकी तैनाती के लिए अतिरिक्त लागत की अपेक्षा कर सकते हैं। चूंकि ये अतिरिक्त लागतें परियोजना/पैकेज विशिष्ट हैं, इसलिए अपफ्रंट प्रशुल्क/अधिकतम दरों के निर्धारण के लिए इसका निर्धारण नहीं किया जा सकता। यही स्टीवडोरों तथा प्रहस्तन एजेंटों द्वारा अतिरिक्त लेवी के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव में शर्त रूप में सुविचारित किया गया है।
- (vii). खाद्यान्न सामान्यतः केडीएस में थोक में आते हैं और बैगों में डाले जाते हैं तथा ऑनबोर्ड या तट पर सिलाई किए जाते हैं जोकि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंटों द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं का हिस्सा भी है। चूंकि बैगों में डालने तथा सिलाई करने की सेवा एमपीटी अधिनियम की धारा 42(1) के अधीन पत्तन द्वारा प्रदत्त सेवाओं के अधीन नहीं आती है, इसलिए ऐसी सेवा के लिए लागत प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क/अधिकतम दरों के निर्धारण में सुविचारित नहीं किया गया है।
- (viii). हालांकि लंगरगाहों में स्टीवडोरिंग के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क/अधिकतम दरों के निर्धारण हेतु कोई दिशानिर्देश नहीं हैं, परन्तु केओपीटी ने मौखिक रूप से संग्रहीत सूचना के आधार पर इसे तैयार किया है। यह विदित है कि लंगरगाहों में सामान्यतः पोत रात्रि के दौरान कार्य नहीं करते हैं और लेबर प्रति टन दर आधार पर स्थानीय यूनियनों द्वारा नियंत्रित पूल द्वारा आपूर्ति की जाती है। लंगरगाहों में, अधिकांश थोक, कुछ बैग वाले कार्गो और लट्टे कोलकाता तथा हल्दिया दोनों गोदियों, अंतर्देशीय पोत घाट प्वाइंटों में परिवहन कर ले जाने के लिए बार्ज पर उतारे जा रहे हैं और सीधे एनटीपीसी जैसे परेथितियों को भेजे जा रहे हैं। यह भी विदित है कि उत्तराई के लिए ग्रेब ज्यादातर पोत द्वारा उपलब्ध करवाये जा रहे हैं और सामान्यतः बोर्ड पर कार्य करने वाले स्टीवडोरों द्वारा उपस्कर की आवश्यकता नहीं होती है। तदनुसार, केओपीटी द्वारा अधिकतम दरों का परिकलन तथा प्रस्ताव किया गया है।
- इसके अलावा, लंगरगाहों में कुछ कंटेनर प्रहस्तन किए गए थे। तथापि, ऐसे परिचालन के लिए लेबर तथा उपस्कर, यदि कोई हो, के लिए किराया लागत पर सूचना अभी प्राप्त की जानी है। अतः, इसके लिए अपफ्रंट प्रशुल्क/अधिकतम दरें इस प्रस्ताव में केओपीटी द्वारा प्रस्तावित नहीं की जा सकी थीं। इसपर एक प्रस्ताव केओपीटी द्वारा सूचना की प्राप्ति/संग्रहण पर शीघ्र ही जमा किया जाएगा।
- (ix). केडीएस में, बल्क कार्गो/बैगों/लट्टों/कंटेनरों की विचारणीय गुणवत्ता बाजों से/पर उतारी/नौभरण की जा रही है। बाजों की लदाई/उतराई के लिए तैनात किए जा रहे गैर-मानकीकृत उपस्कर पर पर्याप्त डाटा के अभाव में, केओपीटी द्वारा बार्ज प्रहस्तन के लिए मानदंड प्रस्तावित नहीं किए जा सके थे। अतः, पाली आउटपुट की सीमित सूचना के आधार पर अधिकतम दर प्रस्तावित की गई हैं। बार्ज उतराई के लिए उत्पादकता मानदंड अन्य पत्तनों में अंगीकृत स्थिति पर विचार करने के बाद निर्धारित किए जाने की आवश्यकता है। केओपीटी ने टीएएमपी की सलाह मांगी हैं।
- (x). केओपीटी ने बार्ज के माध्यम से सामान्य निर्यात कार्गो, स्टील तथा परियोजना कार्गो का नौभरण किया है। खाद्यान्न से इतर कोयला केडीएस के माध्यम से बाजों द्वारा प्रहस्तित किया जाने वाला प्रमुख बल्क कार्गो है। अन्य शुष्क बल्क कार्गो के लिए अधिकतम दर बनाये रखने के लिए, इसे कोयला श्रेणी में शामिल किया गया है।
- बल्क में तैयार उर्वरक केडीएस में अभी तक प्रहस्तित नहीं किया गया है। तथापि, बल्क में तैयार उर्वरक के लिए अधिकतम दर बनाये रखने के लिए, इसे बल्क में उर्वरक कच्चा माल के साथ शामिल किया गया है।
- (xi). आरओ-आरओ पोतों के प्रहस्तन के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन अपफ्रंट प्रशुल्क/अधिकतम दरें निर्धारित की जानी है। परन्तु ड्राइवरों, मकैनिकों, इलैक्ट्रिशियनों, सिग्नलरों आदि के रूप में लेबर तथा मैनपावर आवश्यकता हेतु किसी मानदंड के अभाव में, केओपीटी द्वारा इसका प्रस्ताव नहीं किया जा सका था। अतः, टीएएमपी किसी अन्य पत्तन के लिए निर्धारित दरों के आधार पर उक्त दरों के निर्धारित पर विचार कर सकता है।
- (xii). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु प्रस्तावित मानक प्रशुल्क/अधिकतम दरों की गणना केओपीटी द्वारा भेजी गई है।
- (xiii). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए दिशानिर्देशों की सामान्य शर्तें केओपीटी द्वारा प्रस्ताव में शामिल नहीं की गई हैं। टीएएमपी सभी पत्तनों के लिए लागू सामान्य स्थिति को ले।

2.3. तदनुसार, केओपीटी का प्रस्ताव निम्नलिखित के लिए अनुमोदन की मांग करता है:

- “(i). केडीएस में कार्यरत स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट, जिन्हें केओपीटी (स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन) विनियम, 2016 के अधीन ऐसा कार्य करने के लिए लाइसेंस जारी किया गया हो, निम्नलिखित दरों से अधिक प्रभारों की वसूली नहीं करेगा:

(क). बर्थ में ऑन-बोर्ड जलयान स्टीवडोरिंग के लिए

क्र.सं.	कार्गो समूह	दर प्रति टन (रु. में)
1.	उर्वरक और उर्वरक कच्चा माल	102.24
2.	कोयला (सभी प्रकार)	77.46
3.	लौह अयस्क, लौह गुट्टिकाएं, बेनटोनाइट, बाक्साइट, कॉपर कंसन्ट्रेट, सीसा और जिंक अयस्क	63.37
4.	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य शुष्क थोक कार्गो	83.35
5.	नमक	81.58

(ii). ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो समूह	दर प्रति टन (रु. में)
1.	बैग कार्गो	175.11
2.	जम्बो बैग	160.84
3.	लौह एवं स्टील - कोइलें और स्लेब	151.74
4.	लौह एवं स्टील - पाइप, ट्यूबें और प्लेटें	121.43
5.	लकड़ी के लट्टे	153.18
6.	कंटेनर (लदे हुए/खाली) गैर-एचएमसी बर्थ में	392.42 (दर प्रति टीर्यु)
7.	परियोजना कार्गो सहित मिश्रित सामान्य कार्गो और मशीनरी पुर्जें	248.01
8.	तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो	280.17

(ख). लंगरगाह में ऑन-बोर्ड जलयान स्टीवडोरिंग के लिए

(i). शुष्क बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो समूह	दर प्रति टन (रु. में)
1.	कोयला	26.90
2.	खाद्यान्न	27.04
3.	चीनी	28.03
4.	अन्य बल्क कार्गो	27.10

(ii). ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो समूह	दर प्रति टन (रु. में)
1.	बैग कार्गो	51.94
2.	लट्टा	35.78

टिप्पणी: उपर्युक्त (क) और (ख) के प्रयोजन के लिए स्टीवडोरिंग, पत्तन में पोतों के किसी भी रूप में ऑन-बोर्ड पर कार्गो की लदाई तथा उतराई एवं स्टोवेज शामिल है।

(ग). तट प्रहस्तन परिचालन के लिए

(i). शुष्क बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो समूह	दरें प्रति टन (रु. में)
1.	उर्वरक और उर्वरक कच्चा माल	62.72
2.	कोयला (सभी प्रकार)	128.61
3.	लौह अयस्क, लौह गुट्टिकाएं, बेनटोनाइट, बाक्साइट, कॉपर कंसन्ट्रेट, सीसा और जिंक अयस्क	102.22
4.	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य शुष्क थोक कार्गो	146.53
5.	नमक	152.38

(ii). ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो समूह	दरें प्रति टन (रु. में)
1.	बैग कार्गो	92.40
2.	जम्बो बैग	163.63
3.	लौह एवं स्टील – कोइलें और स्लैब	139.95
4.	लौह एवं स्टील – पाइप, ट्यूबें और प्लेटें	165.98
5.	लकड़ी के लट्टे	173.93
6.	कंटेनर (लदे हुए/खाली) गैर-एचएमसी बर्थ में	1031.80
7.	परियोजना कार्गो सहित मिश्रित सामान्य कार्गो और मशीनरी पुर्जे	204.75
8.	तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो	241.47
क्र.सं.	कार्गो समूह	दरें प्रति टन (रु. में)
1.	बैग कार्गो	92.40
2.	जम्बो बैग	163.63
3.	लौह एवं स्टील – कोइलें और स्लैब	139.95
4.	लौह एवं स्टील – पाइप, ट्यूबें और प्लेटें	165.98
5.	लकड़ी के लट्टे	173.93
6.	कंटेनर (लदे हुए/खाली) गैर-एचएमसी बर्थ में	1031.80
7.	परियोजना कार्गो सहित मिश्रित सामान्य कार्गो और मशीनरी पुर्जे	204.75
8.	तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो	241.47

टिप्पणी: (क). उपर्युक्त (ग) के प्रयोजन हेतु तट प्रहस्तन, सिवाय उर्वरक कच्चा माल, में शामिल है – हुक प्वाइंट से/कार्गो तक प्राप्ति एवं व्यवस्था करना, पत्तन परिसर के भीतर घाट से स्टैकयार्ड तक अंतर-मॉडल परिवहन और विलोमतः।

(ख). उर्वरक कच्चा माल के लिए, तट प्रहस्तन परेषिती के परिसरों में सीधा लेकर जाने अथवा विलोमतः के लिए ट्रकों पर घाट में उतारे गए कार्गो की लदाई ही शामिल होगी।

(घ). घाट/बर्थ में कार्गो से/को बार्ज की लदाई/उतराई सहित तट प्रहस्तन परिचालन के लिए

क्र.सं.	कार्गो समूह	दरें प्रति टन (रु. में)
1.	खाद्यान्न जो बल्क में उतारे गए और स्टेकिंग के लिए बैगों में डाला गया	223.38
2.	खाद्यान्न (बैगों में डाला गया)	277.76
3.	लट्टे	462.33
4.	कोयला (सभी प्रकार) और अन्य बल्क कार्गो	222.85
5.	अन्य बैग वाला कार्गो	238.45
6.	कंटेनर (लदे हुए और खाली) टीईयू में	2063.80

स्पष्टीकरण –

- (i). उपर्युक्त दरों में कलकत्ता डॉक वर्क्स (नियोजन का विनियमन) योजना, 1970 और कलकत्ता डॉक लिपिकीय एवं पर्यवेक्षीय (नियोजन का विनियमन) योजना, 1970 के अधीन स्टीवडोरों द्वारा देय कलकत्ता डॉक लेबर बोर्ड प्रभार शामिल नहीं हैं।
- (ii). 20 फीट से अधिक के कंटेनर के लिए दरें टीईयू दर के 1.5 गुना पर वसूल की जाएंगी।
- (iii). यदि बैग वाले कार्गो के तट प्रहस्तन परिचालन में बर्थ बैकअप शैड से इतर घाट/बर्थ से शैड/स्टेकिंग प्वाइंट तक और विलोमतः कार्गो का स्थानांतरण शामिल होता है तो रु. 30.20 प्रति टन का अतिरिक्त तट प्रहस्तन प्रभार वसूल किया जाएगा।
- (iv). यदि परियोजना सामग्री/पैकेज विशेष स्लिंगों तथा संलग्नकों/उपस्करों की अपेक्षा करते हैं तो स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट वास्तविकताओं पर अतिरिक्त प्रभारों की वसूली कर सकते हैं, बशर्ते परेपिटी/परेपक इससे सहमत हो जिसके लिए वास्तविक परिचालन से पहले दरों को प्रकट करते हुए पत्तन को पुष्टि जमा करनी होती है।
- (ii). केडीएस में कार्य करने वाले स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट, जिन्हें केओपीटी (स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन) विनियम, 2016 के अधीन ऐसा कार्य करने के लिए लाइसेंस जारी किया गया हो, निम्नलिखित उत्पादकता मानदंडों का पालन करेंगे:
- (क). बर्थ में ऑन-बोर्ड जलयान स्टीवडोरिंग हेतु
- (i). शुष्क बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो समूह	मानदंड टन प्रति हुक प्रति पाली में
1.	उर्वरक और उर्वरक कच्चा माल	375
2.	कोयला (सभी प्रकार)	495
3.	लौह अयस्क, लौह गुट्टिकाएं, बेनटोनाइट, बाक्साइट, कॉपर कंसन्ट्रेट, सीसा और जिंक अयस्क	605
4.	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य शुष्क थोक कार्गो	460
5.	नमक	470

- (ii). ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो समूह	मानदंड टन प्रति हुक प्रति पाली में
1.	बैग कार्गो	160
2.	जम्बो बैग	240
3.	लौह एवं स्टील – कोइलें और स्लैब	515
4.	लौह एवं स्टील – पाइप, ट्यूबें और प्लेटें	270
5.	लकड़ी के लट्टे	225
6.	कंटेनर (लदे हुए/खाली) गैर-एचएमसी बर्थ में	60 टीईयू
7.	परियोजना कार्गो सहित मिश्रित सामान्य कार्गो और मशीनरी पुर्जे	-
8.	तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो	-

(ख). तट प्रहस्तन के लिए

स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट पोत/बार्ज परिचालन के पूरा होने के समय से निम्नलिखित सीमा के भीतर घाट/बर्थ से सभी कार्गो एवं इसके अवशिष्टों की निकासी करेगा –

शुष्क बल्क कार्गो के लिए	6 घंटे
ब्रेक बल्क कार्गो के लिए	2 घंटे

यदि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट सभी कार्गो तथा इसके अवशिष्टों (बल्क उर्वरक कच्चा माल के सिवाय जो बर्थ से सीधे डिलीवर किए जाते हैं) को हटाने के लिए उपर्युक्त टाइमलाइन का पालन करने में विफल रहते हैं तो उपर्युक्त टाइमलाइन की समाप्ति के बाद से हटाये जाने तक की अवधि के लिए पत्तन द्वारा रु. 1,000/- प्रति घंटा की दर से जुर्माना वसूल किया जाएगा।”

2.4. प्रस्ताव के साथ, केओपीटी ने निम्नलिखित भी भेजे थे:

- (i). केओपीटी के केडीएस में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु मानदंडों का अनुमानन।
- (ii). सरकारी दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए बल्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो के अधीन कार्गो का वर्गीकरण।
- (iii). के.पी. डॉक तथा एन.एस. डॉक में कार्यगत पोतों के लिए शुष्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उत्पादकता की गणना की गई है।
- (iv). केडीएस में जलयान तथा तट के बीच शुष्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए तैनात किए जाने वाले उपस्कर के प्रकार तथा क्षमता के ब्योरे।
- (v). केडीएस में शुष्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया लागत के अनुमानन के लिए ब्योरे।
- (vi). केडीएस में शुष्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए लेबर लागत के अनुमानन के लिए ब्योरे।
- (vii). विभिन्न प्रहस्तन पद्धतियों के अधीन शुष्क बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए किराया आधार पर उपस्कर हेतु ब्योरे।

3. केओपीटी ने निम्नलिखित बिन्दुओं पर स्पष्टीकरण भी मांगा है:

- (i). अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के पैरा 2.4 में, यह उल्लेख किया गया है कि टीएमपी द्वारा अधिसूचित अपफ्रंट प्रशुल्क तथा कार्यनिष्पादन मानकों का बोली दस्तावेज में और बाद में परिचालक के मामले में करार में उल्लेख किया जाना अपेक्षित होगा। यह पैरा जून, 2016 में एमओएस द्वारा जारी महापत्तनों हेतु स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति के समान दिखाई नहीं देता है। नीति में, पैरा 4 में बोली प्रक्रिया निर्धारित नहीं की गई है जहां स्टीवडोरों तथा तट प्रहस्तन एजेंटों के लिए लाइसेंस जारी करने की प्रक्रिया निर्धारित की गई है।
- (ii). केडीएस में, स्टीवडोरों से अपेक्षा की जाती है कि गोदियों में जलयानों के बोर्ड पर स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए कलकत्ता डॉक लेबर बोर्ड (सीडीएलबी) से गैंगों की बुकिंग करें जिसके लिए इसके बोर्ड द्वारा समय-समय पर निर्धारित तथा अनुमोदित अपने प्रशुल्क के अनुसार सीडीएलबी को प्रभारों की अदायगी करनी होगी। तथापि, ना तो सीडीएलबी का मैनिंग पैटर्न लेबर तैनाती के लिए नेशनल ट्रिब्यूनल अवार्ड द्वारा निर्धारित मानदंडों के अनुसार है और न ही सीडीएलबी मैनपावर की कमी के कारण अपने स्वयं के विनियमों के अनुसार विनिर्दिष्ट मैनिंग उपलब्ध करवा रहा है। स्टीवडोरों से अपेक्षित है कि वे ऑन-बोर्ड परिचालन करने के लिए उनकी आवश्यकता के अनुसार मैनपावर को पूरा करें जिसके लिए उनके द्वारादेय सीडीएलबी प्रशुल्क में कोई रियायत/छूट नहीं है। इसलिए, मानक प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के पैरा 2.9 और 3.5.7. के परिप्रेक्ष्य में स्पष्टीकरण अपेक्षित है। इसी बीच, अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु, सीडीएलबी को देय प्रभारों पर विचार नहीं किया गया है, इसकी बजाय स्टीवडोरों द्वारा प्रस्तावित अधिकतम दरों के साथ अतिरिक्त लेवी रूप में दिया गया है।
- (iii). पैरा 2.8 में बताया गया है कि टीएमपी और महापत्तन न्यासों को सरकार द्वारा समय-समय पर निर्धारित नीति निदेश जैसे तटीय कार्गो/कंटेनर आदि जो प्रशुल्क के निर्धारण से व्यवहार करते हैं। इस प्रावधान की समीक्षा किए जाने की जरूरत है क्योंकि स्टीवडोरों तथा तट प्रहस्तन एजेंटों द्वारा तटीय कार्गो तथा विदेशी कार्गो के बीच प्रति-सहायिकीकरण किया जाना संभव नहीं होगा क्योंकि ऐसे स्टीवडोर हो सकते हैं जो केवल विशिष्ट श्रेणियों पर परिचालन करते हैं और केवल तटीय कार्गो तक ही सीमित हैं। पत्तनों तथा बीओटी परिचालकों के प्रशुल्क के मामले में, तटीय यातायात के प्रति सहायिकी के लिए विदेशी दरों में वृद्धि की गई है। तदनुसार, तटीय कार्गो के लिए लंबित स्पष्टीकरण, रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित अधिकतम दरों पर पहुंचने के लिए सुविचारित नहीं किए गए हैं।
- (iv). स्टेकयार्ड में/से कार्गो/कंटेनर की प्राप्ति तथा डिलीवरी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश दिए गए हैं, जबकि महापत्तनों के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति में दी गई परिभाषा के अनुसार, वैगनों/ट्रक से/पर कार्गो की प्राप्ति तथा डिलीवरी को तट प्रहस्तन में शामिल किया गया है। यथा उल्लिखित प्रशुल्क के निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों के अभाव में, तट प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित मानक प्रशुल्क/अधिकतम दरों में वैगनों/ट्रक से/में स्टेकयार्ड में/से कार्गो की प्राप्ति तथा डिलीवरी को शामिल नहीं किया गया है। स्टेकयार्ड में/से कार्गो/कंटेनर की प्राप्ति तथा डिलीवरी के लिए अपफ्रंट/अधिकतम प्रशुल्क के निर्धारण हेतु जरूरी दिशानिर्देश जारी किए जाएं।

- (v). खंड 2.11 में बताया गया है कि स्टीवडोरिंग और/अथवा तट प्रहस्तन परिचालन की शुरुआत से पहले, परिचालक एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन प्रमारों एवं कार्यनिष्पादन मानकों की अधिकतम दरों वाले दरमानों (एसओआर) की अधिसूचना के लिए टीएएमपी का रूख करेगा। यह स्पष्ट किए जाने की जरूरत है कि क्या सभी स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट जिन्हें एमओएस, भारत सरकार द्वारा जारी महापत्तनों हेतु स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति के अधीन अपेक्षा के अनुसार केओपीटी द्वारा निर्धारित नये विनियमन के अधीन लाइसेंस जारी किया जाएगा, उक्त गतिविधियां चलाने के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंटों के लिए टीएएमपी द्वारा पहले से अनुमोदित समान अधिकतम दरों वाले उनके दरमान की अधिसूचना के लिए अलग-अलग टीएएमपी का रूख करेगा।
- (vi). दिशानिर्देशों के खंड 1.3 के अनुसार, एमपीटी अधिनियम की धारा 42(3) के अधीन स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन गतिविधि चलाने के लिए प्राधिकृत करने हेतु दिशानिर्देश लागू होंगे। उक्त धारा में कहा गया है “इस धारा में कुछ भी दिया गया हो, बोर्ड, केंद्रीय सरकार की पिछली मंजूरी के साथ, ऐसे निबंधन एवं शर्तों की उप धारा (1) में उल्लिखित सेवाओं में से किसी सेवा का निष्पादन करने के लिए किसी व्यक्ति को प्राधिकृत कर सकता है जैसी भी सहमति बने”।
- स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन लाइसेंस एमओएस, भारत सरकार द्वारा जारी नीति के अनुसार केओपीटी (स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन लाइसेंस) विनियमावली, 2016 के नए तैयार किए गए मसौदे के अनुसार केओपीटी द्वारा जारी किया जाएगा। यह स्पष्ट किए जाने की जरूरत है कि किसी स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंटों के लिए विनियमन के अधीन ऐसा लाइसेंस जारी करने से पहले, केंद्रीय सरकार की पिछली मंजूरी धारा 42(3) के अधीन यथा अपेक्षित उपर्युक्त प्राधिकृत किए जाने के लिए पूर्व-अपेक्षित है।
- (vii). दिशानिर्देशों में, लंगरगाह डिस्चार्ज (ऑन बोर्ड परिचालन को शामिल करते हुए) और बार्ज प्रहस्तन (बार्ज उतराई तथा तट प्रहस्तन शामिल करते हुए) के लिए कोई मानदंड नहीं दिया गया है। तथापि, उक्त परिचालनों के लिए अधिकतम दरें निर्धारित करने के लिए केडीएस में एक प्रयास किया गया है जिसे यहां प्रस्तावित किया गया है। यह स्पष्ट किए जाने की जरूरत है कि क्या लंगरगाहों तथा बार्ज उतराई, ये दोनों गतिविधियां वर्तमान में सीडीएलबी विनियमन के अधीन वर्तमान में शामिल नहीं हैं, में कार्य के लिए अप्रॉक प्रशुल्क के निर्धारण हेतु आवश्यकता है।
- (viii). पैरा 2.10 में थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत तक प्रशुल्क सीमाओं के वार्षिक सूचकांकन के लिए दिशानिर्देश दिए गए हैं। तथापि, पैरा 7.1 अप्रॉक प्रशुल्क के साथ अधिसूचित प्रत्येक घटक के लिए कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर परिचालन के दूसरे वर्ष से पैरा 2.10 में निर्धारित 60 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन की बजाय 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन की अनुमति देता है। यह दिखाई देता है कि यह वहां पर उल्लिखित कार्यनिष्पादन मानदंड अर्जित करने के अधीन प्रत्येक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट के मामले में इसकी अनुमति दी जाएगी। इस प्रकार, यह हो सकता है कि भविष्य में सभी स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंटों के लिए अधिकतम दरें एकसमान नहीं होंगी, और अलग-अलग स्टीवडोरों तथा तट प्रहस्तन एजेंटों के लिए प्रशुल्क अधिकतम सीमा पर स्वीकृत सूचकांकन पर निर्भर करेगा। यदि अपेक्षित हो, टीएएमपी समीक्षा कर सकता है और आगे स्थिति स्पष्ट कर सकता है।
- (ix). केडीएस में, कंटेनर टर्मिनल के इतर, कंटेनरों के भरण/खाली करने का कार्य स्टीवडोरों द्वारा किया जा रहा है और कलकत्ता डॉक लेबर बोर्ड की मैनिंग योजना द्वारा विनियमित किया गया है और जरूरी सीडीएलबी प्रमारों की अदायगी के लिए अपेक्षित है। नीति एवं जारी किए गए दिशानिर्देशों में, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंटों द्वारा चलाई गई भरण/खाली करने की गतिविधियों पर विचार नहीं किया गया है। इसे स्पष्ट किए जाने की जरूरत है, यदि ऐसी गतिविधियों के लिए अधिकतम दरें निर्धारित की जानी अपेक्षित हो, तब उपयुक्त दिशानिर्देश जारी किए जाए।
4. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, केओपीटी पत्रों दिनांक 21 नवम्बर 2016 और 5 दिसम्बर 2016 की एक-एक प्रति हमारे पत्र दिनांक 13 दिसम्बर 2016 द्वारा संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/स्टीवडोर एसोसिएशनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी। कुछ उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/स्टीवडोर एसोसिएशनों ने अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। उक्त टिप्पणियां प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में केओपीटी को भेजी गई थीं। केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 05 जनवरी 2017 द्वारा उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/स्टीवडोर एसोसिएशनों की टिप्पणियों पर प्रतिसाद दिया था।
- 5.1. संदर्भित मामले में संयुक्त सुनवाई 25 जनवरी 2017 को कोलकाता में केओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, केओपीटी ने अपने प्रस्ताव की संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुती दी थी। केओपीटी तथा उपयोक्ताओं ने संयुक्त सुनवाई में अपने निवेदन पेश किए थे।
- 5.2. संयुक्त सुनवाई के बाद, मास्टर स्टीवडोर्स एसोसिएशन (एमएसए) ने अपने पत्र दिनांक 04 फरवरी 2017 द्वारा अपनी अतिरिक्त टिप्पणियां भेजी थीं। ये टिप्पणियां केओपीटी को अग्रेषित की गई थीं। इस मामले को पारित किए जाने तक केओपीटी का प्रतिसाद प्राप्त नहीं हुआ था।
- 6.1. इसी बीच, विचार करते हुए कि प्रस्ताव विचाराधीन है और चूंकि इस प्रस्ताव का निपटान करने में कुछ और समय लग सकता है तथा इसे मद्देनजर रखते हुए कि एमओएस ने इस प्राधिकरण को तत्काल कार्रवाई करने के लिए निदेश दिया है, इस प्राधिकरण ने परामर्श प्रक्रिया के पूरा होने के बाद, इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम दरों के निर्धारण को लंबित रखते हुए, अंतरिम व्यवस्था के रूप में पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों एवं कार्यनिष्पादन मानकों के लिए अप्रॉक प्रशुल्क हेतु तदर्थ अनुमोदन प्रदान किया था। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने एक आदेश दिनांक 8 फरवरी 2017 पारित किया था। यह आदेश 1 मार्च 2017 को राजपत्र सं. 79 द्वारा भारत के राजपत्र असाधारण (भाग खंड 4) में अधिसूचित किया गया था। उक्त अधिसूचना तथा आदेश की प्रति हमारे पत्र दिनांक 7 मार्च 2017 द्वारा सभी संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को संप्रेषित की गई थी।
- 6.2. ऊपर उल्लिखित आदेश पारित करने के बाद, कुछ उपयोक्ताओं/स्टीवडोर एसोसिएशनों ने अपनी अतिरिक्त टिप्पणियां दी थीं। ये टिप्पणियां केओपीटी को अग्रेषित की गई थीं। केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 27 मार्च 2017 द्वारा प्रतिसाद दिया था।
7. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, केओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 6 जुलाई 2017 द्वारा कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। अनुस्मारक के बाद, केओपीटी ने अपने दिनांक 25 सितम्बर 2017 द्वारा प्रतिसाद दिया था। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना और उसपर केओपीटी के प्रतिसाद को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:—

क्र.सं.	टीएमपी द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	कैओपीटी का प्रतिसाद
1.	सामान्य:	
(i).	<p>कैओपीटी के केडीएस ने समीक्षा/स्पष्टीकरणों के लिए कुछ मुद्दे उठाये थे। उनमें से एक वैगन/ट्रक से स्टेक यार्ड या स्टेकयार्ड से वैगन/ट्रक तक कार्गो की प्राप्ति और डिलीवरी के लिए अधिकतम दरों से संबंधित है। दिशानिर्देशों की अनुपलब्धता अथवा उपलब्धता के बावजूद, इस गतिविधि के लिए अधिकतम दरें प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जाएंगी यदि यह महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के साथ पठित धारा 48 के अधीन हो।</p> <p>इस संबंध में, केडीएस प्रस्ताव दिनांक 21 नवम्बर 2016 के अनुबंध ग में टिप्पणियों की ओर संदर्भ आमंत्रित किया गया है, जिसमें यह उल्लेख किया गया है कि रीच स्टेकरों (आरएसटी) और मोबाइल क्रेनों के मामले में उपस्कर उपयोग तट प्रहस्तन के लिए 75 प्रतिशत और 50 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है और वह उपस्कर प्राप्ति तथा डिलीवरी परिचालनों के लिए उपयोग किया जाएगा। इस स्थिति के मद्देनजर, केडीएस स्टेकयार्ड में डिलीवरी तथा प्राप्ति परिचालनों को कवर करते हुए अपेक्षित उपस्कर के 100 प्रतिशत उपयोग पर विचार करने की जांच करे और स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति, 2016 में यथा परिभाषित प्राप्ति तथा डिलीवरी परिचालनों को शामिल करते हुए तट प्रहस्तन की सभी गतिविधियों को कवर करने के लिए समेकित अधिकतम दर का प्रस्ताव करे।</p>	<p>कैओपीटी का न्यासी बोर्ड डिलीवरी/प्राप्ति के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क पहले ही अनुमोदित कर चुका है और इसे विचार के लिए पत्र सं. फिन/392/बी दिनांक 1-8-2017 द्वारा टीएमपी को भेज दिया गया था।</p> <p>प्राधिकरण द्वारा यथा प्रस्तावित डिलीवरी तथा प्राप्ति परिचालन को शामिल करते हुए कंटेनर तथा तटीय कार्गो के मामले में तट प्रहस्तन के लिए समेकित दर उपयुक्त नहीं होगी क्योंकि यही रीच स्टेकर/मोबाइल क्रेन समानान्तरतः विभिन्न पोतों के कंटेनर/कार्गो की डिलीवरी और प्राप्ति के लिए स्टेकयार्ड में प्रयोग किए जा रहे हैं। अतः, प्राधिकरण से अनुरोध है कि डिलीवरी/प्राप्ति के लिए अलग-अलग अपफ्रंट पर विचार करे जैसाकि कैओपीटी के केडीएस द्वारा प्रस्ताव किया गया है।</p>
(ii).	<p>कैओपीटी के केडीएस द्वारा उठाया गया दूसरा मुद्दा लंगरगाह उतराई (ऑन-बोर्ड परिचालनों को शामिल करते हुए) और बार्ज प्रहस्तन (बार्ज उतराई और तट प्रहस्तन को शामिल करते हुए) के लिए प्रशुल्क का निर्धारण है। कैओपीटी के केडीएस ने पूछा है कि क्या लंगरगाह तथा बार्ज उतराई में कार्य के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण की आवश्यकता है। तथापि, कैओपीटी के केडीएस ने इन दो गतिविधियों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। कैओपीटी से यह स्पष्ट करने का अनुरोध है कि इन गतिविधियों के लिए वर्तमान प्रशुल्क व्यवस्था क्या है। यदि गतिविधियां महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के साथ पठित धारा 48 के अधीन आती हैं तो प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किया जाएगा भले ही दिशानिर्देश/मानदंड उपलब्ध हो अथवा नहीं। कैओपीटी का केडीएस जांच करे। यदि दो गतिविधियों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु मानदंड उपलब्ध नहीं हों तो इन प्रशुल्क मदों का प्रस्ताव करने में केडीएस का आशय स्पष्ट करें।</p>	<p>पत्तन में लंगरगाह तथा बार्ज पर परिचालन के लिए वर्तमान प्रशुल्क व्यवस्था पोत एजेंट/चार्टर/आयातक/निर्यातक और स्टीवडोरिंग प्रहस्तन एजेंटों के बीच है। इसमें पत्तन लेबर अथवा डीलबी लेबर शामिल हो भी सकती है या नहीं भी शामिल हो सकती। लंगरगाह तथा बार्ज परिचालनों के लिए स्टीवडोरों तथा प्रहस्तन एजेंटों द्वारा निजी पूर्ण से लेबर प्रयोग की जा रही है और इसे यह समझने के लिए दिया गया है कि ऐसी तैनाती के लिए स्टीवडोरों से यह अपेक्षा की जाती है कि तैनात की गई लेबर की संख्या की बजाय प्रति टन आधार पर (और प्रति लेबर आधार पर नहीं) भुगतान करे। तदनुसार, केडीएस प्रस्ताव में, लंगरगाह तथा बार्ज दोनों परिचालनों के लिए लेबर की लागत स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों में दिये जा रहे मानदंडों पर किसी दिशानिर्देशों के नहीं होने पर प्रति टन आधार पर विचार किया गया है।</p> <p>वर्तमान में केडीएस में लंगरगाहों पर स्टीवडोरिंग परिचालन तथा बार्ज प्रहस्तन ऐसे स्टीवडोरों तथा प्रहस्तन एजेंटों द्वारा किया जा सकता है जिनके पास कैओपीटी द्वारा जारी किया गया स्टीवडोरिंग लाइसेंस तथा प्रहस्तन लाइसेंस हो। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, हालांकि इनके लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु कोई मानदंड उपलब्ध नहीं हैं जिसके लिए केडीएस द्वारा प्रस्ताव किया गया है।</p>
(iii).	<p>आरओ-आरओ पोतों के लिए अधिकतम प्रशुल्क के संबंध में, मानदंडों के अभाव में, कैओपीटी के केडीएस ने कहा है कि टीएमपी किसी अन्य पत्तन के लिए निर्धारित दरों के आधार पर दरें निर्धारित करने पर विचार करे। इस संबंध में, यह कहना है कि ऐसे किसी महापत्तन न्यास का प्रस्ताव हमारे पास स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रभार निर्धारण हेतु नहीं है जिसमें आरओ-आरओ पोतों के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट दरों का प्रस्ताव किया गया हो। इस स्थिति के मद्देनजर, कैओपीटी का केडीएस मामले की जांच करे और उपयुक्त दरें प्रस्तावित करे। उक्त दरों के समर्थन में गणना भी भेजी जाए।</p>	<p>आरओ-आरओ पोतों के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु लेबर लागत, मानदंडों तथा अन्य लागतों पर सूचना उपलब्ध नहीं है। वैसे, प्राधिकरण से अन्य पत्तनों में यथा अनुसरित दर निर्धारित करने का अनुरोध किया गया था। यह प्रतीत होता है कि अन्य पत्तन जहां आरओ-आरओ पोत नियमित रूप से प्रहस्तित किए जा रहे हैं, उन्होंने कोई स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दरें प्रस्तावित नहीं की हैं।</p> <p>तथापि, सूचना प्राप्त करने के लिए यथा सलाह दी गई कार्रवाई शुरू की जा रही है जो उपलब्ध करवाई जाएगी। आरओ-आरओ पोत के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट दरें इन्हें प्राप्त किए जाने के बाद ही अपेक्षित सूचना जमा की जा सकती है।</p>
(iv).	<p>कैओपीटी के केडीएस ने अपने प्रस्ताव दिनांक 21 नवम्बर 2016 में उल्लेख किया है कि, कंटेनर एमएससी बर्थों में, अर्थात् 4 एनएसडी, 5 एनएसडी और 8 एनएसडी, गियर रहित जलयान कैओपीटी द्वारा नियुक्त संविदाकार अर्थात् मै0 भारत कोलकाता कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (बीकेसीटी) के माध्यम से कैओपीटी द्वारा स्टीवडोर किए जाते हैं। जलयान लदाई/उतराई, बांधना/खोलना, यार्ड प्रबंधन तथा तट प्रहस्तन परिचालनों सहित सम्पूर्ण कंटेनर परिचालन 10 वर्ष संविदा पर मै0 बीकेसीटी को आउटसोर्स किया गया है। इसके अलावा, बर्थों अर्थात् 3 एनएसडी और 7</p>	

	<p>एनएसडी में तट प्रहस्तन परिचालन मै0 बीकेसीटी को सौंपा गया है। इस संबंध में, केओपीटी का केडीएस निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करे:</p> <p>(क). उक्त बर्थों में मै0 बीकेसीटी द्वारा किए जा रहे परिचालन के लिए प्रशुल्क व्यवस्था।</p> <p>(ख). प्राधिकरण जिसके अधीन मै0 बीकेसीटी को उक्त बर्थों में सेवा प्रदाताओं को प्राधिकृत किया गया है।</p>	<p>अनुरोध किए गए स्पष्टीकरण/सूचना निम्नलिखित हैं:-</p> <p>(क). केडीएस विभिन्न सेवाओं के लिए सांविदिक दर के अनुसार मै0 बीकेसीटी को भुगतान करता है। केडीएस कंटेनर एजेंटों से टीएमपी द्वारा अनुमोदित दरमान के अनुसार प्रशुल्क वसूल करता है।</p> <p>(ख). बीकेसीटी को निविदा प्रक्रिया के माध्यम से नियुक्त किया गया था और उनकी नियुक्ति न्यासी बोर्ड द्वारा अनुमोदित की गई थी।</p>
(iv).	<p>केओपीटी का मौजूदा दरमान घाटशुल्क, जलयान से तट स्थानांतरण की मूल कंटेनर प्रहस्तन सेवाओं, बर्थ तथा यार्ड के बीच आवागमन और यार्ड पर लिफ्ट ऑफ को कवर करते हुए कंटेनर के लिए समेकित बॉक्स दर निर्धारित करता है। प्राप्ति/डिलीवरी के दौरान डिलीवरी के लिए लिफ्ट ऑन अथवा यार्ड में लिफ्ट ऑफ के लिए भी प्रभार निर्धारित किए गए हैं। यदि, कंटेनरों के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु दरें अनुमोदित की जाती हैं, यह महसूस किया जाता है कि केओपीटी दरमान में यथा निर्धारित कंटेनरों के लिए कंटेनर प्रहस्तन दरों में इसके लिए उपयुक्त संशोधन की आवश्यकता हो सकती है। केओपीटी मामले की विस्तृत जांच करे।</p>	<p>मामले की जांच की गई है। वर्तमान में, केओपीटी के दरमान के संशोधन की कोई आवश्यकता नहीं होगी क्योंकि समेकित दरें लागू होती हैं जहां केडीएस द्वारा उपलब्ध करवाई जाती है, स्वयं के द्वारा अथवा इसके सेवा प्रदाता द्वारा। कंटेनर के लिए प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क बर्थों के लिए है जिसपर पत्तन द्वारा अपनी अपितु निजी स्टीवडोरिंग/प्रहस्तन एजेंट द्वारा सेवा प्रदान की जाती है। तथापि, केओपीटी इस प्राधिकरण के पास वापिस आएगा यदि ऐसे किसी संशोधन की आवश्यकता होती है।</p>
(v).	<p>इस प्राधिकरण के ईमेल दिनांक 25 मार्च 2016 के प्रत्युत्तर में, केओपीटी ने अपने पत्र सं. फिन/493/बी दिनांक 5 दिसम्बर 2016 द्वारा कहा है कि 30 नवम्बर 2016 को हुई न्यासी बोर्ड की बैठक के मसौदा कार्यवृत्त की प्रति संदर्भित प्रस्ताव के लिए अध्यक्ष के अनुमोदन के साथ भेजा गया है। जैसाकि केओपीटी के पत्र दिनांक 5 दिसम्बर 2016 के साथ संलग्न 30 नवम्बर 2016 को हुई न्यासी बोर्ड की तीसरी बैठक के मसौदा कार्यवृत्त से देखा जा सकता है, कोलकाता गोदी प्रणाली में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित मद पर अध्यक्ष का अनुमोदन नहीं देखा गया है। केओपीटी संदर्भित प्रस्ताव अनुमोदित करते हुए बोर्ड संकल्प की अंतिम प्रति प्रस्तुत करे।</p>	<p>केडीएस द्वारा प्राधिकृत एजेंटों द्वारा स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण पर मसौदा प्रस्ताव का अनुमसमर्थन करते हुए संकल्प सं. आर/126/केडीएस/टीएमपी/03/11/2016 की प्रति केओपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई है।</p>
(vii).	<p>बैगों में डालने तथा सिलाई परिचालनों की लागत इस आधार पर अधिकतम दरों की गणना में केओपीटी द्वारा सुविचारित नहीं किया गया है कि ऐसी सेवाएं एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अधीन यथा सूचीबद्ध सेवाओं की सूची में नहीं आती हैं। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास, विशाखापत्तनम पत्तन न्यास और कोचीन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव के आधार पर, इस प्राधिकरण ने 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन बैगिंग परिचालनों (बैगिंग परिचालन समग्र प्रहस्तन परिचालनों का हिस्सा है) के लिए पूर्वकाल में अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित किया था। केओपीटी प्रस्तावित अधिकतम दरों में बैगिंग तथा स्थानांतरण परिचालनों पर विचार नहीं करने की जांच करे।</p>	<p>बैगिंग तथा सिलाई परिचालन पत्तन लेबर द्वारा कभी नहीं किए गए हैं, और न ही उक्त सेवाओं को ऐसी सेवाओं की सूची में शामिल किया गया है जिसके लिए बोर्ड के पास एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अधीन यथा उल्लिखित करने की शक्ति है। सामानों के मामले में ऐसी किन्हीं सेवाओं का उल्लेख नहीं किया गया है, तथापि पोतों के मामले में उल्लेख किया गया है (धारा 42(1)(ड))। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, बैगिंग तथा सिलाई परिचालनों की लागत ऐसी सेवाएं नहीं मानी गई है ऐसी सेवाएं एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अधीन बोर्ड द्वारा चलाये जाने का अधिकार नहीं दिया गया है। धारा 42(3) के अधीन प्राधिकरण धारा 42(1) में उल्लिखित सेवाओं के लिए है।</p>
2.	उत्पादकता मानदंड (स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन)	
(i).	<p>केओपीटी द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता मानदंड महापत्तनों के लिए स्टीवडोरिंग तथा प्रहस्तन नीति दिशानिर्देश, 2016 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार नहीं हैं। इस संबंध में, केओपीटी ने उल्लेख किया है कि रीवर लाइन पत्तन होने तथा पुराना बुनियादी ढांचा होने की वजह से केओपीटी की परिचालनात्मक बाधताओं के कारण, दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंड अर्जित नहीं किए जा सके। केओपीटी ने केओपीटी में पिछले तीन वर्षों के कार्यनिष्पादन पर विचार करते हुए प्रत्येक कार्गो मद के लिए उत्पादकता मानदंडों का प्रस्ताव करने तथा 10 प्रतिशत तक और सुधार करने के बारे में बताया है। इस संबंध में, यह स्पष्ट नहीं है कि प्रस्ताव के पृष्ठ 18 और पृष्ठ 19 पर यथा प्रेषित जलयानों के ब्योरों से कैसे केओपीटी अनुबंध-3 में शुष्क बल्क कार्गो और अनुबंध-4 में ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में प्रति टुक प्रति पाली उत्पादकता पर पहुंचा है जबकि गणना की कार्यपद्धति वर्णित की गई है। अतः, केओपीटी शुष्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो के अधीन शामिल प्रत्येक मद के लिए उत्पादकता मानदंडों की गणना करने के लिए आधार और विस्तृत गणना भेजे।</p>	<p>गणना का आधार/कार्यपद्धति शुष्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए पहले ही उल्लिखित किया गया है। तथापि, मानदंडों पर पहुंचने के ब्योरे केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए हैं।</p>
(ii).	<p>केओपीटी ने प्रस्ताव में दो नई कार्गो मदों अर्थात् मशीनरी तथा परियोजना कार्गो एवं तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो सहित मिश्रित सामान्य कार्गो पर विचार किया है। इस संबंध में, केओपीटी जांच करे कि क्या उक्त कार्गो मदों को स्टीवडोरिंग तथा तट</p>	<p>“मशीनरी तथा परियोजना कार्गो सहित मिश्रित सामान्य कार्गो” का अर्थ तटीय से इतर कार्गो है। तथापि, अधिक स्पष्टता के लिए, “तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो” को “मशीनरी तथा परियोजना कार्गो सहित तटीय मिश्रित</p>

	प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुबंध-2 में निर्धारित घटक समूह में समूहित किया जा सकता है। इसके अलावा, केओपीटी उन घटकों को भी सूचीबद्ध करे जिन्हें "मशीनरी तथा परियोजना कार्गो सहित मिश्रित सामान्य कार्गो" और "तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो" शीर्ष के अधीन अलग-अलग वर्गीकृत किया जा रहा है।	सामान्य कार्गो" वर्णित किया जा सकता है। कार्गो के किसी विनिर्दिष्ट समूह के अधीन नहीं आने वाला कोई ब्रेक-बल्क कार्गो जिसके लिए अपफ्रंट प्रशुल्क/अधिकतम दरें निर्धारित की गई हों, वे "मशीनरी तथा परियोजना कार्गो सहित मिश्रित सामान्य कार्गो" और "मशीनरी तथा परियोजना कार्गो सहित तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो", जैसी भी स्थिति हो, के कार्गो समूह के अंतर्गत आएंगी। "मशीनरी तथा परियोजना कार्गो सहित मिश्रित सामान्य कार्गो" और "तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो" की सूची केडीएस-ब्रेक बल्क कार्गो में अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु 'घटकों के वर्गीकरण' में पहले ही दिया गया है।
3.	उपस्कर का विकास:	
(i).	शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के मामले में, दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट 5 टन डोजर/एक्सकवेटर के विपरीत, केओपीटी ने सभी कार्गो मर्दों के लिए पेलोडर की तैनाती का प्रस्ताव किया है। इसके कारण स्पष्ट करें।	अन्य पत्तनों के विपरीत, शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन केडीएस में बहुत सीमित है। यहां स्टीवडोरों तथा प्रहस्तन एजेंटों द्वारा केवल पेलोडरों का जैसे और जब अपेक्षित हो इस्तेमाल किया जा रहा है। इसलिए, सभी व्यावहारिक प्रयोजनों के लिए पे लोडरों पर विचार करने की जरूरत महसूस की गई है।
(ii).	लौह एवं स्टील (कोइलें और स्लेब) और लौह एवं स्टील (पाइप, ट्यूबें, प्लेटें) के प्रहस्तन के मामले में, प्रत्येक कार्गो के लिए 30 टन डीएफएलटी के विपरीत, केओपीटी ने क्रमशः 20 टन डीएफएलटी और 5 टन डीएफएलटी की तैनाती का प्रस्ताव किया है। इसके कारण स्पष्ट करें।	स्टील कोइलें और स्लेब समय-समय पर केडीएस में प्रहस्तित किए जा रहे हैं। बाजार से एकत्र की गई सूचना के अनुसार, पत्तन में कार्गो के प्रहस्तन के लिए कोलकाता में 30 टन डीएफएलटी उपलब्ध नहीं है। वैसे उपस्कर पत्तन परिचालन के लिए केडीएस में इसकी उपलब्धता को लेते हुए विचार किया गया है।
(iii).	दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट 10 टन लट्ठा ग्रेबर की बजाय लकड़ी के लट्ठों का प्रहस्तन करने के लिए लट्ठा ग्रेब स्लिंग की तैनाती का प्रस्ताव करने का कारण स्पष्ट करें।	लट्ठा प्रहस्तन के लिए, जलयान की क्रेन के साथ लट्ठा ग्रेब स्लिंग ऑन-बोर्ड परिचालन के लिए इस्तेमाल किया जाता है और तट प्रहस्तन लट्ठा ग्रेबर इस्तेमाल किया जाता है। तदनुसार, लट्ठा ग्रेब स्लिंग ऑन बोर्ड परिचालन के लिए सुविचारित किया गया है और 10 टन लट्ठा ग्रेबर तट प्रहस्तन के लिए सुविचारित किया गया है। यह उल्लेख किया जाए कि लट्ठा ग्रेबर हैच के भीतर इस्तेमाल नहीं किया जाता है।
(iv).	हालांकि दिशानिर्देश कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए किसी उपस्कर की तैनाती विनिर्दिष्ट नहीं करते हैं, परन्तु केओपीटी ने एक स्प्रेडर की तैनाती का प्रस्ताव किया है। इसका कारण स्पष्ट करें।	जलयान की क्रेन द्वारा प्रहस्तित पोत से कंटेनर/कंटेनर से पोत सुरक्षा मानदंडों के अनुसार जलयान की क्रेन के साथ संलग्न कंटेनर स्प्रेडर की आवश्यकता होती है। प्रस्तावित कंटेनर दरें जलयान की क्रेन प्रहस्तन के लिए हैं और इसलिए किराया लागत स्प्रेडर पर विचार किया गया है।
(v).	केओपीटी द्वारा यथा सुविचारित शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो दोनों के लिए जलयान तट उपस्कर एवं हैच कार्य उपस्कर के मामले में प्रति पाली हुकों की सं. दिशानिर्देशों में मानदंडों की तुलना में कम देखा गया है। इस विषय का औचित्य बताएं।	केडीएस बर्थों में आने वाले पोतों के केवल दो/तीन हैच होते हैं और सामान्यतः इसकी क्षमता की अपेक्षा कम कार्गो ढुलाई करते हैं क्योंकि इस रीवरलाइन पत्तन की ढुबाव सीमाएं हैं। वैसे दिशानिर्देशों में परिचालनात्मक मोडेलिटीज और पैरामीटर, जो अन्य समुद्र-पत्तनों के लिए तुलनीय/लागू हैं, केडीएस के लिए लागू नहीं किया जा सकता। केडीएस द्वारा यथा सुविचारित प्रति पाली हुकों की संख्या तीन वर्षों की अवधि में प्रत्येक कार्गो समूह के लए प्रति पाली वास्तविक औसत हुकों से डिराइव की गई है। जैसाकि ढुबाव प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत "केओपीटी में केडीएस में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु मानदंडों का अनुमानन" में पहले ही स्पष्ट किया गया है, केडीएस में प्रवेश करने वाले पोतों का आकार और पार्सल भार नदी ढुबाव और लॉक आकार द्वारा सीमित किया गया है और अन्य पत्तनों से तुलनीय नहीं है। शुष्क बल्क कार्गो पोत बहुत ही कम केडीएस में आता है।
(vi).	तैनात किए जाने वाले प्रत्येक उपस्कर के किराया प्रभारों के समर्थन में बजटीय कोटेशन प्रस्तुत करें।	उपस्कर स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंटों द्वारा तैनात किए जाने हैं और पत्तन द्वारा ऐसा नहीं किया जाना है। स्टीवडोरों तथा प्रहस्तन एजेंटों से यथा प्राप्त दरें केओपीटी द्वारा भेजी गई हैं।
(vii).	शुष्क बल्क कार्गो के मामले में, तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए उर्वरक कच्चा माल के मामले में कार्यपद्धति सं. 1,2,3 और 5 और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए सभी शुष्क बल्क कार्गो मर्दों के मामले में कार्यपद्धति सं. 1,2,3 और 4 प्रस्तावित नहीं करने के कारण स्पष्ट करें।	जैसाकि बिन्दु 3(v) में पहले ही कहा गया है, शुष्क बल्क पोत बहुत कम केडीएस में आते हैं। बहुत कम आते हैं, अन्य कार्यपद्धतियों (1, 2 एवं 3) के लिए सुविधा रूप में कार्यपद्धति सं. 5 द्वारा कार्य केडीएस में वर्तमान में उपलब्ध नहीं है। कार्यपद्धति पांच परिचालनात्मक कारणों (जेटटी से कार्गो की समयानुसार निकासी नहीं होना) से स्वीकृत नहीं है सिवाय उर्वरक कच्चा माल जो समयानुसार निकासी सुनिश्चित करने के बाद

		प्रदूषण संबंधी मुद्दों से बचने के लिए कार्यपद्धति सं. 4 द्वारा कार्य किए जाने की अनुमति है।
(viii).	शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो की प्रत्येक मद के लिए तट प्रहस्तन परिचालन हेतु केओपीटी द्वारा तैनात किए जाने के लिए परिकल्पित उपस्कर प्रोफाइल भी दिशानिर्देशों में प्रासंगिक कार्यपद्धति के अधीन विनिर्दिष्ट उपस्कर प्रोफाइल से मेल नहीं खाता है। केओपीटी प्रत्येक कार्गो मद के लिए उपस्कर तैनाती पैटर्न में विपथन का औचित्य बताए।	जैसाकि बिन्दु 3(v) में पहले ही कहा गया है, दिशानिर्देशों में निर्धारित परिचालनात्मक कार्यपद्धतियां और पैरामीटर जो तुलनीय अन्य समुद्र-पत्तनों में लागू होते हैं, केडीएस के लिए लागू नहीं होंगे। वैसे, स्थानीय परिचालनात्मक अपेक्षाओं और उपलब्धता के अनुसार केडीएस में तट प्रहस्तन परिचालन के लिए प्रयुक्त उपस्कर क्षमता और मात्रा में कुछ बेमेल है। तथापि, उपस्कर का प्रकार दिशानिर्देशों में दिये गये से भिन्न प्रतीत नहीं होता है।
(ix).	परियोजना कार्गो के लिए तट प्रहस्तन प्रभारों की गणना के मामले में, केओपीटी ने कहा है कि विशेष ट्रेलर के किराया प्रभार अधिकतम दरों की गणना के लिए सुविचारित नहीं किए गए हैं, जबकि इसकी आवश्यकता हो सकती है। इस संबंध में, केओपीटी प्रशुल्क में विशेष ट्रेलर की किराया लागत को ले। किराया लागत को दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित किया जाए।	स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट्स वास्तविकताओं के आधार पर अतिरिक्त प्रभारों की वसूली कर सकते हैं यदि विशेष स्लिंगों तथा अनुलग्नकों/उपस्कर की अपेक्षा वाले परियोजना सामग्री पैकेजों के लिए तट प्रहस्तन इसपर परेषिती/परेषक के सहमत होने के अधीन वास्तविक परिचालन से पहले दरों को प्रकट करते हुए पत्तन को पुष्टि प्रस्तुत करनी होगी। यथा उल्लिखित, ऐसा अतिरिक्त प्रभार विशेष स्लिंगों तथा उपस्करों/संलग्नकों की अपेक्षाओं पर निर्भर करते हुए परस्पर करार और मामला विशिष्ट के अनुसार ऐसा अतिरिक्त प्रभार होगा। ऐसे विशेष स्लिंगों तथा संलग्नकों की लागत सामान्यतः परियोजना विशिष्ट है और जिसका न तो अनुमान लगाया जा सकता है और न ही इसके लिए कोई दर निर्धारित करने की स्थिति में है।
4.	लेबर लागत:	
(i).	हालांकि स्टीवडोरिंग तथा प्रहस्तन दिशानिर्देश टिण्डल (लीडर) की तैनाती विनिर्दिष्ट नहीं करते हैं, परन्तु यह विदित है कि टिण्डल की तैनाती स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए अनिवार्य होगी। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, केओपीटी शुष्क बल्क कार्गो के अधीन सभी कार्गो मदों के लिए लेबर लागत में टिण्डल की लेबर लागत पर विचार करते हुए जांच करे।	दिशानिर्देशों में विशेष रूप से कहा गया है कि विभिन्न घटकों का प्रहस्तन करने के लिए लेबर तैनाती नेशनल ट्रिब्यूनल अवार्ड द्वारा निर्धारित मानदंडों के अनुसार होनी चाहिए। नेशनल ट्रिब्यूनल अवार्ड से स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए लेबर की तैनाती के लिए मानदंड विभिन्न घटकों के लिए अनुबंध-VIII के अधीन दिये गए हैं। किसी पत्तन के लिए ये मानदंड और कोई अन्य मानदंड लेबर लागत की गणना के लिए अनुसरित किए जाएंगे। केडीएस ने दिशानिर्देशों के अनुबंध-VIII के अनुसार लेबर की तैनाती पर विचार किया था। दिशानिर्देशों में टिण्डल के लिए कोई प्रावधान नहीं है। तथापि, चूंकि टीएमपी ने पुनः जांच करने की सलाह दी थी, इसलिए मामले की जांच की गई है और सीडीएलबी के मेट (लीडर) की लागत को लागत में लिया गया है और शुष्क बल्क की स्टीवडोरिंग के लिए प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क को तदनुसार संशोधित किया गया है और केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया है।
(ii).	परियोजना तथा मशीनरी एवं पुर्जों सहित मिश्रित सामान्य कार्गो और तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो के प्रत्येक के प्रहस्तन के मामले में 1 टिण्डल, 1 सिग्नलमैन, 4 मजदूर और 1 उपस्कर परिचालक की तैनाती पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें।	किन्हीं विशेष दिशानिर्देशों के अभाव में, केडीएस ने परियोजना तथा मशीनरी एवं पुर्जों सहित मिश्रित सामान्य कार्गो और तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो के लिए लेबर लागत पर पहुंचने के लिए दिशानिर्देशों के खंड-VIII में बैग कार्गो तथा जम्बो बैगों जैसे अन्य ब्रेक-बल्क कार्गो के मामले में लेबर की तैनाती पर विचार किया है। दिशानिर्देश में यथा दिए गए प्रति पाली पर लागत आधार को अनुसरित नहीं किया जा सका क्योंकि केडीएस में स्टीवडोरिंग लागत एवं सीडीएलबी लेवी केवल प्रति टन आधार पर हैं।
(iii).	लेबर लागत के अनुमानन के लिए सुविचारित सीडीएलबी दरों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करें।	सीडीएलबी द्वारा यथा उपलब्ध करवाई गई दरें केओपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई हैं।
(iv).	चूंकि दिशानिर्देशों में कंटेनरों को शामिल करते हुए भरण/खाली करना गतिविधियां शामिल नहीं हैं, इसलिए केओपीटी ने टीएमपी से उपयुक्त दिशानिर्देश जारी करने का अनुरोध किया है। इस संबंध में, यह कहना है कि कंटेनरों का भरण/खाली करना कंटेनरयुक्त कार्गो के लिए तट प्रहस्तन परिचालनों में शामिल गतिविधियों में से एक है। केओपीटी ने सम्पूर्ण तट प्रहस्तन परिचालन निष्पादित करने के लिए अपेक्षित जनशक्ति और उपस्कर पर विचार करते हुए कंटेनर के मामले में तट प्रहस्तन परिचालन प्रदान करने के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। लेबर लागत दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित सुविचारित की गई है। इस परिप्रेक्ष्य में, केओपीटी से यह पुष्टि करने का अनुरोध है कि भरण/खाली करने के लिए लागत कंटेनरों के तट प्रहस्तन परिचालन के लिए प्रशुल्क के अधीन पहले से शामिल लेबर/उपस्कर की लागत के अलावा होगी। यदि ऐसा होता है तो भरण/खाली करने के लिए लागत उपयुक्ततः ली जाएगी और प्रशुल्क में शामिल की जाएगी।	भरण/खाली करना गतिविधियां कंटेनरयुक्त कार्गो के लिए सामान्य तट प्रहस्तन परिचालनों की स्वतंत्र गतिविधि है जिसमें केवल लदे हुए/खाली बॉक्स का प्रहस्तन शामिल है। इसलिए, भरण/खाली करने के लिए लागत कंटेनरों के तट प्रहस्तन परिचालन के लिए प्रशुल्क के अधीन पहले से शामिल लेबर/उपस्कर की लागत के अलावा होगी। इसके अलावा, टीएमपी द्वारा दी गई सलाह के अनुसार, भरण/खाली के लिए लागत लेने की कार्यवाही की जा रही है और उक्त परिचालन के लिए अपफ्रंट हेतु प्रस्ताव एक बार सूचना प्राप्त होने के बाद भेजा जाएगा।

	दस्तावेजी साक्ष्य के साथ जरूरी गणना प्रस्तुत करें।	
(v).	ब्रेक बल्क कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग परिचालनों हेतु लेबर लागत की गणना में, केओपीटी ने कहा है कि सीडीएलबी द्वारा उपलब्ध करवाये गए टिण्डल के लिए दर के अभाव में, मजदूर की न्यूनतम मजदूरी की दर पर विचार किया गया है। चूंकि टिण्डल (लीडर) परिचालन का पर्यवेक्षण कर रहा है, मजदूर की न्यूनतम मजदूरी दर पर विचार करना उपयुक्त नहीं होगा। केओपीटी टिण्डल के लिए उपयुक्त दर पर विचार करे और इसे दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित किया जाए।	चूंकि टिण्डल की दर सीडीएलबी में उपलब्ध नहीं थी, मजदूर की दर पर तब विचार किया गया था। अब मामले की समीक्षा की गई है और मेट, जो मजदूर गैंग का लीडर है, की मजदूरी दरों के निर्धारण हेतु सुविचारित की गई है। ब्रेक-बल्क की स्टीवडोरिंग के लिए प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क तदनुसार संशोधित किया गया है और केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया है।
5.	लंगरगाह प्वाइंट्स पर परिचालन और बार्ज लदाई/उतराई	
(i).	<p>केओपीटी ने डुबाव तथा आकार अवरोधों के कारण लंगरगाह प्वाइंट्स पर वर्किंग के आधार पर घाट/बर्थ पर बार्ज को/से कार्गो की लदाई/उतराई सहित लंगरगाह प्वाइंट और तट प्रहस्तन परिचालन पर ऑनबोर्ड स्टीवडोरिंग के लिए दरें प्रस्तावित की हैं। चूंकि उत्पादकता पैरामीटरों के संबंध में कोई विशिष्ट मानदंड नहीं हैं, दिशानिर्देशों में लंगरगाह प्वाइंट्स और बार्ज लदाई/उतराई के लिए उपस्कर अपेक्षा तथा लेबर तैनाती, केओपीटी ने औसत आउटपुट+10 प्रतिशत वृद्धि पर विचार करते हुए उत्पादकता मानदंडों का मूल्यांकन किया है। इस परिप्रेक्ष्य में केओपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रस्तुत करें:-</p> <p>(क) उत्पादकता मानदंडों पर पहुंचने के लिए औसत आउटपुट पर 10 प्रतिशत वृद्धि अंगीकृत किए जाने का आधार बतायें।</p> <p>(ख) लंगरगाह के लिए प्रत्येक कार्गो मद तथा बार्ज परिचालनों के लिए अलग-अलग प्रस्तावित उत्पादकता मानदंडों पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणनाएं और आधार बतायें।</p> <p>(ग) प्रत्येक कार्गो मद के लिए लंगरगाह तथा बार्ज परिचालनों के लिए अलग-अलग तीन वर्षों के लिए दौरान अर्जित वास्तविक आउटपुट।</p> <p>(घ) लंगरगाह प्वाइंट और बार्ज परिचालनों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क द्वारा शामिल विशिष्ट गतिविधियों को सूचीबद्ध करती एक टिप्पणी प्रस्तावित दरमान में शामिल की जा सकती है।</p>	<p>केडीएस की आईएसओ नीति कार्गो थ्रुपुट की 5 प्रतिशत की दर से वार्षिक वृद्धि परिकल्पित करता है। यहाँ, उत्पादकता मानदंडों की गणना में, केडीएस ने पिछले तीन वर्षों के आंकड़ों का इस्तेमाल किया। इसलिए उत्पादकता मानदंडों पर पहुंचने के लिए, औसत आउटपुट 10 प्रतिशत (अर्थात् वृद्धि) वृद्धि के साथ विचार किया गया है क्योंकि नीति के अनुसार लाइसेंस की वैधता 3 वर्ष है।</p> <p>जैसाकि सभी अन्य श्रेणियों में, लंगरगाह उतराई और बार्ज परिचालन के लिए अधिकतम प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए आउटपुट औसत आउटपुट+10 प्रतिशत वृद्धि रूप में विचार किया गया है।</p> <p>केडीएस ने पत्तन में लंगरगाह उतराई और बार्ज परिचालन के लिए किन्हीं उत्पादकता मानदंडों का प्रस्ताव नहीं किया है। यह इस तथ्य के कारण है कि लंगरगाहों पर पोत सामान्यतः केवल साफ मौसम में दिन के उजाले की परिस्थिति में कार्य करते हैं और सामान्यतः कार्य की पाली संकल्पना नहीं है। वैसे लंगरगाहों में लेबर की लागत प्रति टन आधार पर है। तदनुसार, लंगरगाह में प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए, प्रति टन लेबर लागत पर विचार किया गया है।</p> <p>प्राधिकरण को प्रोत्साहित करना चाहिए कि सीमित डुबाव के साथ केडीएस रीवरलाइन पत्तन होते हुए लंगरगाह में बड़े पोतों का प्रहस्तन कर रहा है और बार्ज प्रहस्तन केडीएस में कुल कार्गो प्रहस्तन में पर्याप्त योगदान करता है। तथापि, लंगरगाह तथा बार्ज प्रहस्तन आउटपुट के किन्हीं मानदंडों का अनुसरण नहीं करते हैं, लेबरों की तैनाती जो निजी लेबर ठेकेदारों द्वारा उपलब्ध करवाये जा रहे हैं उनके साथ लेबर की उपलब्धता के अनुसार है। वैसे, लेबर लागत ऐसे ठेकेदार द्वारा प्रति टन आधार पर वसूल की जा रही है और प्रति लेबर प्रति पाली आधार पर नहीं। लंगरगाह में कार्य सामान्यतः साफ मौसम में दिन की रोशनी के दौरान किया जाता है।</p> <p>वैसे, केडीएस ने गोदियों में लंगरगाह तथा बार्ज परिचालन में प्रहस्तन के लिए किन्हीं उत्पादकता मानदंडों का प्रस्ताव करते समय वर्ष 2015-16 के लिए पत्तन में लंगरगाह उतराई तथा बार्ज परिचालन के लिए वास्तविक आउटपुट जोकि शीघ्र उपलब्ध है वह केओपीटी द्वारा भेजा गया है। यदि प्राधिकरण अन्य वर्षों से संबंधित सूचना रखना चाहता है तो इसे आने वाले समय में भेजा जा सकता है।</p> <p>लंगरगाह और बार्ज परिचालन के अधीन शामिल गतिविधियां निम्नलिखित हैं:-</p> <p>(i). लंगरगाह प्वाइंट्स पर, स्टीवडोरिंग गतिविधियां जलयानों से बार्ज अथवा विलोमतः कार्गो की उतराई कवर करती है।</p> <p>(ii). पत्तन में बार्ज लदाई/उतराई प्वाइंट्स पर - बार्जों से घाट पर कार्गो की उतराई और उन्हें समीपवर्ती स्टेकिंग प्वाइंट अथवा विलोमतः हटाना। (बार्जिंग और सिलाई परिचालन भले ही ऑन-बोर्ड या तट पर हो, पर विचार नहीं किया गया है।)</p>

(ii).	<p>जैसाकि अनुबंध-ग-XII से देखा गया है, बर्थ में बार्ज प्रहस्तन के लिए तैनात किए जाने हेतु प्रस्तावित उपस्कर स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए प्रयुक्त उपस्कर देखा गया है। ऐसी स्थिति में, यह स्पष्ट नहीं है कि कैसे मसौदा दरमान में विनिर्दिष्ट प्रशुल्क का नाम 'घाट/बर्थों में बार्ज से कार्गो की लदाई/उतराई सहित तट प्रहस्तन परिचालन' निर्धारित किया गया है। अतः, केओपीटी स्पष्ट करे कि क्या बर्थों पर बार्ज प्रहस्तन स्टीवडोरिंग परिचालनों अथवा तट प्रहस्तन परिचालनों के परिदृश्य के अधीन आएगा। इस प्रशुल्क मद को स्टीवडोरिंग गतिविधि और तट प्रहस्तन गतिविधि में अलग-अलग करना होगा। इसके अलावा, तट प्रहस्तन गतिविधि में, स्टेक यार्ड को ले जाने/परेषिती को कार्गो की डिलीवरी के लिए परिकल्पित तट प्रहस्तन परिचालनों की कार्यपद्धति (दिशानिर्देशों के अनुबंध-X की कार्यपद्धति 1 से 4) विनिर्दिष्ट करें, और प्रस्तावित दरें परिकल्पित प्रहस्तन की कार्यपद्धति दर्शाने के लिए उपयुक्ततः संशोधित करें। इस संबंध में गणनाएं भी प्रस्तुत करें।</p>	<p>बर्थों में बार्ज प्रहस्तन परिचालनों में कार्गो की उतराई और इसे हटाकर समीपवर्ती स्टेकिंग प्वाइंट अथवा विलोमतः ले जाना शामिल है। केडीएस में यह संयुक्त परिचालन है और केवल प्रहस्तन एजेंसी लाइसेंस वाले परिचालक कर सकते हैं। ऐसे परिचालनों के लिए वर्तमान में स्टीवडोरिंग लाइसेंस अपेक्षित नहीं है।</p> <p>तट आधारित उपस्कर जैसे मोबाइल क्रेन बार्जों से उतराई के लिए विचार की गई हैं जोकि पोत की स्टीवडोरिंग गतिविधियों के मामले में नहीं है जहां जलयान क्रेन के उपयोग पर विचार किया गया है। इसके अलावा, पोत की ऑन-बोर्ड स्टीवडोरिंग गतिविधियों के लिए सुविचारित उपस्कर बार्ज प्रहस्तन के मामले पर सुविचारित नहीं किए गए थे (बार्जों को ऑन-बोर्ड प्रहस्तन उपस्करों की आवश्यकता नहीं होती है)।</p> <p>जैसाकि उल्लेख किया गया है, बार्ज परिचालन प्रकृति में संयुक्त है और वर्तमान में केवल प्रहस्तन एजेंसी लाइसेंस के अधीन वर्तमान में किया जा रहा है (पोत परिचालन की तरह नहीं, जहां ऑन-बोर्ड परिचालन स्टीवडोरिंग लाइसेंस तथा तट पर परिचालन प्रहस्तन एजेंसी लाइसेंस की अपेक्षा करता है)। एक एजेंसी द्वारा किए गए परिचालन की सीमलैस प्रकृति पर विचार करते हुए, बार्ज उतराई/लदाई के मामले में ऑन-बोर्ड तथा तट पर परिचालनों को अलग-अलग करने के परिचालनात्मक नजरिया से संभव नहीं होगा।</p>
(iii).	<p>घाट/बर्थ में बार्जों पर/से कार्गो की लदाई/उतराई सहित तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क के अलावा, बैकअप शैड और विलोमतः से इतर घाट/बर्थ से स्टेकिंग प्वाइंट तक स्थानांतरण में शामिल बैग वाले कार्गो के लिए वसूल किए जाने हेतु रु. 130.20 प्रति टन की दर प्रस्तावित की गई है। जैसाकि प्रस्ताव के अनुबंध-ग XIII से देखा गया है, रु 130.20 प्रति टन की दर क्रमशः रु. 0.50 प्रति टन और रु. 27.50 प्रति टन की दर पर परिवहन तथा लेबर लागत पर विचार करते हुए परिकल्पित की गई है। इस संबंध में, केओपीटी उपर्युक्त गतिविधि के लिए अपेक्षित उपस्कर के प्रकार तथा संख्या का विश्लेषण करे और पत्तन के पास उपलब्ध किराया प्रभार आंकड़ों के आधार पर उपस्कर किराया लागत पर पहुंचे। प्रस्ताव में सुविचारित परिवहन लागत का औचित्य बताने के लिए ऐसी निर्धारित उपस्कर किराया लागत को वैधीकृत करे।</p>	<p>बैग वाले कार्गो के तट प्रहस्तन वाले सभी परिचालनों के लिए, लेबर ठेकेदार और परिवहन उपस्कर आपूर्तिकर्ता प्रति टन आधार पर लेबर/परिवहन उपलब्ध करवाते हैं और कोई लेबर मैनिंग तथा परिवहन आपूर्ति मानदंड नहीं हैं। प्रति पाली आधार पर वैयक्तिक लेबर लागत और वैयक्तिक परिवहन उपस्कर लागत केडीएस में उपलब्ध नहीं है। ऐसा प्रयास प्रति टन लेबर/परिवहन उपस्कर लागत को लेते हुए अपफ्रंट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए किया गया है। प्राधिकरण से इस मामले पर विचार करने का अनुरोध किया गया है।</p>
(iv).	<p>इसी तरह, लेबर लागत के मामले में, लेबर तैनाती की वास्तविक आवश्यकता का विश्लेषण करें और सम्पूर्ण तट प्रहस्तन गतिविधि के लिए लेबर लागत के 1.5 गुना पर विचार करने की बजाय गतिविधि के लिए लेबर की लागत निर्धारित करें।</p>	<p>जैसाकि ऊपर (vi) में उल्लेख किया गया है, बैग कार्गो के तट पर प्रहस्तन परिचालन के लिए, लेबर ठेकेदार लेबर की आपूर्ति के लिए कोई मानदंड का अनुसरण नहीं करता है और लेबर की लागत तैनात की गई लेबर की संख्या की बजाय प्रति टन आधार पर तट-प्रहस्तन एजेंट से उनके द्वारा वसूली की जा रही है।</p> <p>उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, सुविचारित लेबर का 1.5 गुना में लॉरियों की लदाई तथा उतराई की अतिरिक्त गतिविधियां शामिल हैं जब परिचालन में उतराई बर्थ के समीप शैड पर से इतर शैडों में भंडारण शामिल होता है।</p>
6.	तटीय कार्गो	
(i).	<p>स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.8 में कहा गया है कि महापत्तन न्यासों को तटीय कार्गो/कंटेनरों आदि के लिए सरकार द्वारा समय-समय पर निर्धारित नीति निदेश का पालन करना चाहिए। (तत्कालीन) पोत परिवहन, सड़क एवं परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी किए गए नीति निदेशों में एक तटीय पोत तथा तटीय कार्गो के लिए रियायती दर से संबंधित है। एमएसआरटीएच के उक्त नीति निदेश के आधार पर प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश सं. टीएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 7 जनवरी 2005 के पैरा 3 (iii) और 5(2.2) के अनुसार, रियायती प्रशुल्क सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों अर्थात् घाटशुल्क सहित जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड तक स्थानांतरण के लिए विदेशी हेतु दर के 60 प्रतिशत की दर से कार्गो प्रहस्तन प्रभारों हेतु निर्धारित किए जाने की आवश्यकता है। (तत्कालीन) एमएसआरटीएच द्वारा जारी नीति निदेश 2005, 2008 और 2013 दिशानिर्देशों द्वारा शासित सभी महापत्तनों तथा निजी टर्मिनल परिचालकों में उनके प्रशुल्क निर्धारित करते समय एकसमान रूप से लागू होता है। अतः केओपीटी (तत्कालीन) एमएसआरटीएच द्वारा जारी नीति निदेश के अनुसार और एमओएस द्वारा जारी स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के</p>	<p>इस संबंध में, केओपीटी ने मंत्रालय को भेजा गया पत्र सं. फिन/548/बी दिनांक 14-9-17 प्रस्तुत किया है और परिशिष्ट-ज रूप में संलग्न किया है।</p> <p>[केओपीटी ने एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन तक तटीय पोत में कार्गो/कंटेनर लेकर जाने और विदेशी पत्तन के लिए नौप्रस्थान हेतु अंतर स्थानांतरित किए जाने के लिए तटीय रियायत की प्रयोज्यता पर एमओएस की सलाह मांगी है।]</p>

	खंड 2.8 अथवा सामान्य टिप्पणी (तदर्थ आदेश में यथा निर्धारित) के अनुसार तटीय कार्गो के लिए पृथक रियायती दर प्रस्तावित करने पर विचार करने के लिए निर्धारित करना जारी रखे।	
(ii).	पत्तन अपफ्रंट और संदर्भित प्रशुल्क मामलों में की गई तटीय रियायत के प्रभाव पर विचार करने के लिए प्रस्तावित दर (अर्थात् विदेशी कार्गो के लिए) उपयुक्ततः समायोजित कर सकता है। प्रेषित किए जाने वाले विदेशी तथा तटीय कार्गो की हिस्सेदारी दर्शाते हुए प्रस्तावित (की जाने वाली) दर की विस्तृत गणना भेजे।	इस संबंध में केओपीटी द्वारा मंत्रालय को जमा किया गया पत्र सं. फिन/548/बी दिनां 14-09-17।

8.1. इसी बीच, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 1 अगस्त 2017 द्वारा केडीएस में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंटों द्वारा चलाये गए तट प्रहस्तन परिचालनों के हिस्से के रूप में डिलीवरी तथा प्राप्ति परिचालनों हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क तथा लंगरगाहों में कंटेनर प्रहस्तन हेतु स्टीवडोरिंग प्रभारों के निर्धारण हेतु पृथक प्रस्ताव अग्रेषित किया था। केओपीटी द्वारा कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु केओपीटी के केडीएस द्वारा जमा किए गए प्रस्ताव में, हालांकि यार्ड/शेड में भंडारण प्वाइंट से और में प्राप्ति तथा डिलीवरी परिचालन 'तट प्रहस्तन' की परिभाषा के अधीन आता है, परन्तु उक्त परिचालन हेतु प्रशुल्क के निर्धारण के लिए उक्त दिशानिर्देशों में किन्हीं निदेशों के अभाव में, उक्त परिचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं किया गया था।
- (ii). केओपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा यथा निदेश, अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु टीएमपी दिशानिर्देशों में उन अन्तर्गत के बारे में मंत्रालय को अवगत करवाया गया था जो स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों, आयातकों/निर्यातकों पर एजेंटों द्वारा अतिरिक्त प्रभारों की वसूली के लिए गुंजाइश छोड़ते हुए, में शामिल सभी गतिविधियों को कवर नहीं करते हैं।
- (iii). इसी बीच, केओपीटी के हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) ने हल्दिया में डिलीवरी तथा प्राप्ति परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क/अधिकतम दरों के निर्धारण हेतु प्रस्ताव तैयार किया था जिसे जनवरी 2017 में बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया था।
- (iv). तदनुसार, एक समिति जिसमें सचिव, एफए एंड सीएओ (आई/सी), यातायात प्रबंधक, टर्मिनल प्रबंधक और वरिष्ठ उप सीएओ-1 ने केडीएस में डिलीवरी तथा प्राप्ति परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क/अधिकतम दरों के निर्धारण हेतु समान कार्यवाही की थी। (समिति रिपोर्ट की एक प्रति केओपीटी द्वारा भेजी गई है।)
- (v). कार्गो की डिलीवरी/प्राप्ति के लिए किन्हीं दिशानिर्देशों/मानदंडों के अभाव में, समिति ने निम्नलिखित टिप्पणियां की थीं:
 - (क). कार्गो की डिलीवरी अथवा प्राप्ति के लिए मानकीकृत मानदंड नहीं बनाया जा सकता क्योंकि -
 - (i). डिलीवरी/प्राप्ति आयातक/निर्यातक की अपेक्षाओं पर निर्भर करती है।
 - (ii). उपस्कर और लेबर के निष्क्रिय रहने के परिणामस्वरूप कार्गो की डिलीवरी/प्राप्ति हेतु ट्रकों की असमान आपूर्ति।
 - (iii). परेषिती, लाइन सं., आकार, आकृति, भार आदि के आधार पर भंडारण प्वाइंट्स पर कार्गो का पृथक्करण/संग्रहण।
 - (iv). केडीएस के चारों ओर भारी वाहनों को आना-जाना आवागमन के लिए कोलकाता की सिटी पुलिस द्वारा अधिरोपित यातायात अवरोध।
 - (ख). उपर्युक्त अवरोधों पर विचार करते हुए, समिति ने पोत प्रहस्तन मानदंडों और कार्गो के विभिन्न प्रकारों के लिए डिलीवरी/प्राप्ति के बीच सह-संबंध का पता लगाने का प्रयास किया है।
 - (ग). शुष्क बल्क कार्गो के लिए, सड़कमार्ग द्वारा डिलीवरी/प्राप्ति के लिए मानदंड स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन गतिविधियों के प्रहस्तन मानदंड के 80 प्रतिशत को लिया है, चूंकि डिलीवरी के दौरान शुष्क बल्क कार्गो को अलग-अलग करने की आवश्यकता नहीं है और डिलीवरी/प्राप्ति के लिए नियमित परिवहन है, इसलिए समुचित आउटपुट अर्जित किया जा सकता है।
 - (घ). रेलमार्ग द्वारा शुष्क बल्क कार्गो की डिलीवरी/प्राप्ति के लिए, मानदंड 1800 मी.ट. माना गया है, जोकि आधा रैक लदाई क्षमता के बराबर है, चूंकि केडीएस में, एक बार में अधिकतम आधा रैक सुविधा उपलब्ध है। यह एचडीसी में रेल द्वारा डिलीवरी/प्राप्ति के सिद्धांत के अनुसार है।
 - (ङ). ब्रेक बल्क कार्गो (सिवाय लकड़ी के लट्टे, खाली कंटेनर तथा तटीय सामान्य कार्गो) के मामले में, डिलीवरी/प्राप्ति अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना के लिए मानदंड, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन गतिविधियों के प्रहस्तन मानदंडों के 50 प्रतिशत पर विचार किया गया है, जैसाकि यह लदाई के दौरान पृथक्करण/छंटाई और प्रायः बार-बार प्रहस्तन की अपेक्षा करता है। लकड़ी के लट्टे की डिलीवरी/प्राप्ति के लिए, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन गतिविधियों के प्रहस्तन मानदंडों के 80 प्रतिशत पर विचार किया गया है, चूंकि लट्टे की डिलीवरी मानवीय हस्तक्षेप के बिना पूरी तरह से अभियांत्रिक प्रक्रिया मानी गई है, इसलिए केवल उपस्कर (लट्टे पकड़ने वाला) शामिल है। खाली कंटेनरों की डिलीवरी/प्राप्ति के लिए, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन गतिविधियों के प्रहस्तन मानदंडों का 90 प्रतिशत सुविचारित किया गया है क्योंकि खाली कंटेनरों की डिलीवरी में थोड़ी पुनः-स्केटिंग शामिल है। तटीय सामान्य कार्गो की डिलीवरी/प्राप्ति के लिए, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन गतिविधियों के प्रहस्तन मानदंडों का 100 प्रतिशत, ऑन-बोर्ड प्रहस्तन मानदंड रूप में बहुत कम है।

- (च). बैग वाले कार्गो की डिलीवरी/प्राप्ति के मामले में, जोकि केडीएस में मैनुअल प्रक्रिया है, अपफ्रंट प्रशुल्क केडीएस में प्रचलित प्रति टन निजी लेबर दर के आधार पर तैयार की गई है और प्रहस्तन एजेंटों द्वारा तैनात लेबर ठेकेदारों से प्राप्त की गई है और केडीएस में पंजीकृत किया गया है।
- (छ). रेलमार्ग द्वारा ब्रेक बल्क कार्गो की डिलीवरी/प्राप्ति के लिए, कोई पृथक प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं किया गया है क्योंकि रेल द्वारा परेषित/पहुंचाए जा रहे बहुत कम ब्रेक बल्क परेषण (सिवाय बैग परेषण) प्रस्तावित किए गए हैं। यदि कोई ऐसा आवागमन होता है तो सड़क मार्ग द्वारा डिलीवरी/प्राप्ति से दो गुना दर पर प्रशुल्क लेवी का प्रस्ताव किया गया है क्योंकि एक से ज्यादा प्रहस्तन और वैगन लदाई प्वाइंट की ओर परिवहन की आवश्यकता पड़ती है।
- (ज). रेलमार्ग द्वारा बैग कार्गो की डिलीवरी/प्राप्ति के लिए, प्रशुल्क केडीएस में प्रचलित प्रति टन निजी लेबर दर के आधार पर तैयार किया गया है। लेबर की लागत सड़कमार्ग द्वारा डिलीवरी परिचालन के लिए लेबर लागत का 1.5 गुना माना गया है क्योंकि इसमें अतिरिक्त प्रहस्तन शामिल है और परिवहन की लागत मौखिक तौर पर रु. 50/- प्रति टन संग्रहीत की गई है।
- (झ). डिलीवरी/प्राप्ति के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क/अधिकतम दरों पर पहुंचने के लिए, तट प्रहस्तन दरों की गणना के लिए प्रतिशतता लेबर लागत, परिचालनात्मक उपरिव्ययों, प्रशासनिक उपरिव्ययों और मार्जिन के लिए टीएएमपी के दिशानिर्देशों के अनुसार ली गई है।
- (ञ). इस प्रकार, डिलीवरी/प्राप्ति दरों की गणना/निर्धारण के लिए विभिन्न कार्गो हेतु मानदंड निम्नवत् हैं:-

कार्गो	रेल/ सड़क	मानदंड स्टीवडोरिंग गतिविधियों के प्रहस्तन मानदंडों के प्रतिशत रूप में	अभ्युक्तियां
शुष्क बल्क	सड़क रेल	80% 1800 मी.ट. (आधा रैक क्षमता)	ये मानदंड केवल गणना प्रयोजन के लिए हैं और डिलीवरी/प्राप्ति के लिए कार्यनिष्पादन मानदंडों के लिए नहीं हैं। रेल के लिए मानदंड ब्रेक बल्क, लकड़ी के लट्टों, खाली कंटेनरों और तटीय कार्गो के लिए लागू नहीं हैं, क्योंकि केडीएस में प्रहस्तन एजेंटों द्वारा रेल द्वारा बहुत ही कम प्रहस्तन किया जाता है।
ब्रेक बल्क कार्गो (सिवाय लकड़ी के लट्टे, खाली कंटेनर तथा तटीय सामान्य कार्गो)	सड़क रेल	50% -एनए-	
लकड़ी के लट्टे	सड़क रेल	80% -एनए-	
खाली कंटेनर	सड़क रेल	80% -एनए-	
तटीय	सड़क रेल	100% -एनए-	
बैग कार्गो	सड़क रेल	केडीएस में प्रचलित प्रति टन निजी लेबर दर उपर्युक्त का 1.5 गुना	टन के अनुसार लेबर दर केडीएस में उपलब्ध है, प्रति टन दर पर पहुंचने के लिए किसी मानदंड की आवश्यकता नहीं है।

- (ट). उपर्युक्त विचारों के आधार पर, केडीएस में डिलीवरी/प्राप्ति परिचालनों हेतु मानक अधिकतम प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए गणना की गई है। उपस्कर, लेबर तथा उपरिव्ययों की लागत वही सुविचारित की गई है जैसा स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन प्रस्ताव में किया गया था।

8.2. इस प्रकार, केओपीटी का प्रस्ताव निम्नलिखित के लिए अनुमोदन की मांग करता है:

- (क). शुष्क बल्क कार्गो की डिलीवरी/प्राप्ति के लिए
(i). सड़कमार्ग द्वारा

क्र.सं.	कार्गो समूह	दरें प्रति टन (रु. में)
1.	उर्वरक और उर्वरक कच्चा माल	-
2.	कोयला (सभी प्रकार)	59.39
3.	लौह अयस्क, लौह गुट्टिकाएं, बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर संद्रित, सीसा और जिंक अयस्क	43.74
4.	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत एवं अन्य शुल्क बल्क कार्गो	67.67
5.	नमक	70.37

(ii). रेलमार्ग द्वारा

क्र.सं.	कार्गो समूह	दरें प्रति टन (रु. में)
1.	उर्वरक और उर्वरक कच्चा माल	-
2.	कोयला (सभी प्रकार)	73.46
3.	लौह अयस्क, लौह गुट्टिकाएं, बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर संद्रित, सीसा और जिंक अयस्क	73.46
4.	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत एवं अन्य शुल्क बल्क कार्गो	73.46
5.	नमक	73.46

(ख). ब्रेक बल्क कार्गो की डिलीवरी/प्राप्ति के लिए

(i). सड़कमार्ग द्वारा

क्र.सं.	कार्गो समूह	दरें प्रति टन (रु. में)
1.	बैग कार्गो	70.56
2.	जम्बो बैग	96.25
3.	लौह एवं स्टील – कोइलें और स्लैब	107.65
4.	लौह एवं स्टील – पाइप, ट्यूबें और प्लेटें	128.33
5.	लकड़ी के लट्टे	72.57
6.	गैर-एचएमसी बर्थ में लदा हुआ कंटेनर (दर प्रति टीईयू)	1078.00
6क	गैर-एचएमसी बर्थ में खाली कंटेनर (दर प्रति टीईयू)	539.00
7.	परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों सहित मिश्रित सामान्य कार्गो	157.50
8.	तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो	123.20

(ii). रेलमार्ग द्वारा

क्र.सं.	कार्गो समूह	दरें प्रति टन (रु. में)
1.	बैग कार्गो	189.84
2.	सभी अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	सड़कमार्ग द्वारा डिलीवरी/प्राप्ति की दो गुना दर

8.3. केओपीटी ने प्रस्तावित दरों के लिए अपने न्यासी बोर्ड का अनुमोदन भी प्रस्तुत किया है।

9.1. इस संबंध में, हमने हमारे पत्र दिनांक 17 अगस्त 2017 द्वारा केओपीटी के ध्यान में लाया था कि चूंकि रीच स्टेकरों (आरएसटी) और मोबाइल क्रेनों के मामले में उपस्कर उपयोग तट प्रहस्तन के लिए 75 प्रतिशत और 50 प्रतिशत सुविचारित किया गया है और कि यही उपस्कर प्राप्ति तथा डिलीवरी परिचालनों के लिए उपयोग किया जाएगा, केओपीटी से स्टेक यार्ड में डिलीवरी तथा प्राप्ति परिचालनों को कवर करते हुए अपेक्षित उपस्कर के 100 प्रतिशत उपयोग पर विचार करने और प्राप्ति तथा डिलीवरी परिचालनों सहित तट प्रहस्तन की सभी गतिविधियों को कवर करने के लिए समेकित अधिकतम दर का प्रस्ताव करें, जैसाकि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति, 2016 में परिभाषित किया गया है, ताकि केडीएस में सम्पूर्ण स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए बृहत् दरमान हो।

9.2. इस संबंध में, केओपीटी ने हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजते समय, अपने पत्र दिनांक 25 सितम्बर 2017 द्वारा कहा गया था कि डिलीवरी तथा प्राप्ति परिचालन शामिल करते हुए कंटेनर तथा तटीय कार्गो के मामले में तट प्रहस्तन के लिए समेकित दर, उपयुक्त नहीं होगी, क्योंकि यही रीच स्टेकर/मोबाइल क्रेन समानान्तरतः विभिन्न पोतों के कंटेनर/कार्गो की डिलीवरी और प्राप्ति के लिए स्टेक यार्ड में प्रयोग की जा रही है। इस प्रकार, केओपीटी ने डिलीवरी/प्राप्ति के लिए अलग-अलग अपफ्रंट प्रशुल्क पर विचार करने का अनुरोध किया है जैसाकि केओपीटी द्वारा प्रस्ताव किया गया है।

10. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाये जाएंगे।

11. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

(i). पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने जून 2016 में शुष्क बल्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो के अभियंत्रिकृत तथा मैनुअल प्रहस्तन के लिए अलग-अलग स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन करने के लिए मानक प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु महापत्तनों के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति, 2016 जारी की थी। तत्पश्चात, एमओएस ने अक्टूबर 2016 में महापत्तनों द्वारा प्राधिकृत स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश जारी किए थे। इस परिप्रेक्ष्य में, कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) केओपीटी में कोलकाता डॉक सिस्टम (केडीएस) में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु मानक प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव लेकर आया है। पत्तन का प्रस्ताव इसके न्यासी बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया है।

- (ii). इससे पहले कि हम मामले का विश्लेषण करें, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि मास्टर्स स्टीवडोरस एसोसिएशन (एमएसए) और रिपले एवं कम्पनी स्टीवडोरिंग एंड हैंडलिंग प्राइवेट लिमिटेड (आरसीएसएचपीएल) का मत है कि स्टीवडोरिंग महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(1) के अधीन एक पत्तन सेवा नहीं है और कि स्टीवडोरस भी प्राधिकृत व्यक्ति नहीं हैं जैसाकि अधिनियम की धारा 42(3) के अधीन परिकल्पित किया गया है। वैसे, उनकी राय है कि केओपीटी और इस प्राधिकरण दोनों को ही स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन प्रशुल्क निर्धारित करने का कानूनी अधिकार नहीं है।

इस संबंध में, उपर्युक्त पक्षकार नोट करें कि वर्ष 2016 में सरकार द्वारा जारी स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति के अनुसार, स्टीवडोरिंग गतिविधि में पत्तन में पोतों के बोर्ड पर कार्गो लदाई तथा उतराई और स्टोवेज शामिल है और तट प्रहस्तन गतिविधि में हुक प्वाइंट से/को कार्गो व्यवस्थित और प्राप्त करन, घाट से स्टेक यार्ड और विलोमतः इंटर मोडल परिवहन और वैगनो/ट्रकों/से/को कार्गो की प्राप्ति और डिलीवरी भी शामिल है। स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के अधीन कवर की गई गतिविधियों का गामुत महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अधीन सूचीबद्ध गतिविधियां हैं, जिसके लिए इस प्राधिकरण को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अनुसार प्रशुल्क निर्धारित करने का अधिकार दिया गया है। सरकार द्वारा पत्र दिनांक 14 जून 2016 द्वारा जारी महापत्तन हेतु स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति, 2016 के खंड 3 के अनुसार विशेष रूप से उल्लेख किया गया है कि टीएमपी को जारी किए जाने वाले दिशानिर्देशों के सैट के आधार पर टीएमपी महापत्तन के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन गतिविधियों के लिए अलग-अलग मानक प्रशुल्क निर्धारित करेगा। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन एमओएस द्वारा जारी स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देश इस प्राधिकरण पर बाध्यकारी हैं। इस प्रकार, प्राधिकरण एवं केओपीटी भी, **प्रमुख बंदरगाह ट्रस्ट** में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु उनके सांविधिक अधिकार के भीतर हैं।

- (iii). केओपीटी ने प्रारंभिक तौर पर दिसम्बर 2016 में एक प्रस्ताव दाखिल किया था। तत्पश्चात, हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण पर प्रतिसाद देते समय, केओपीटी ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग परिचालन में टिण्डल के लेबर घटक से संबंधित संशोधन किए थे और सितम्बर 2017 में एक संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था। संदर्भित मामले की कार्यवाहियों के दौरान केओपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना/स्पष्टीकरण के साथ दिसम्बर 2016 का प्रस्ताव इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

- (iv). जैसाकि पहले बताया गया है, इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/77/2016-केओपीटी दिनांक 8 फरवरी 2017 द्वारा केओपीटी के केडीएस में अंतरिम व्यवस्था के रूप में तदर्थ आधार पर अपफ्रंट स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन अनुमोदित किए थे। मौजूदा कार्यवाही केओपीटी द्वारा दाखिल प्रस्ताव के आधार पर स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु अंतिम अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए है।

- (v). (क). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देश प्रत्येक शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के अधीन बारह बृहत् घटक समूह के लिए मानदंड निर्धारित करते हैं। दिशानिर्देश क्रमशः शुष्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो के अधीन प्रत्येक घटक समूह के अधीन आने वाले कार्गो की सूची भी देता है।

- (ख). शुष्क बल्क कार्गो के मामले में, पांच कार्गो समूहों जिनमें उर्वरक और उर्वरक कच्चा माल, सभी प्रकार के कोयले, लौह अयस्क, अयस्क गुडिकाएं, बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर सॉडि, सीसा और जिंक अयस्क, चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो तथा नमक शामिल हैं, के मामले में केओपीटी द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है।

- (ग). (i). इसी तरह, ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में, आठ कार्गो समूहों जिनमें बैग कार्गो, जम्बो कार्गो, लौह एवं स्टील – कोइलें और स्लैब, लौह एवं स्टील – पाइप, ट्यूबें और प्लेटें, लकड़ी के लट्टे, कंटेनर (लदे हुए/खाली), परियोजना कार्गो सहित मिश्रित सामान्य कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जें और तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो शामिल हैं, के मामले में केओपीटी द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है। इसी तरह, ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में, केओपीटी द्वारा आठ कार्गो समूहों जिनमें बैग कार्गो, जम्बो बैग, लौह एवं स्टील – कोइलें और स्लैब, लौह एवं स्टील – पाइप, ट्यूबें एवं प्लेटें, लकड़ी के लट्टे, कंटेनर (लदे हुए/खाली), परियोजना कार्गो सहित मिश्रित सामान्य कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जें तथा तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो शामिल हैं, के मामले में अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्तावित किया गया है।

- (ii). कार्गो के ऐसे किसी विनिर्दिष्ट समूह के अधीन नहीं आने वाला कोई ब्रेक-बल्क कार्गो जिसके लिए अपफ्रंट प्रशुल्क/अधिकतम दरें प्रस्तावित की गई हैं, “मशीनरी तथा परियोजना कार्गो सहित मिश्रित सामान्य कार्गो” और “मशीनरी तथा परियोजना कार्गो सहित तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो”, जैसी भी स्थिति हो, के कार्गो समूह में आएगा।

- (iii). उसी समय, केओपीटी ने कार्गो मदों की सूची भी बनाई थी जो ऊपर उल्लिखित कार्गो समूहों द्वारा कवर की जाएगी। “मशीनरी सहित मिश्रित सामान्य कार्गो और परियोजना कार्गो” में इन्हें शामिल बताया गया है – विभिन्न अनुपात में केस, कार्टन, बैग, ड्रम, गुडिकाएं आदि सहित मिश्रित पैकेज, लौह एवं स्टील, परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा पुर्जें/पार्ट्स, मोटर वाहन/अर्थ मूविंग उपस्कर आदि कंटेनर के साथ अथवा उसके बिना (लदा हुआ अथवा खाली), रेलवे कोच और वैगन, लोकमोटिव, अति आयायीय परेषण, सैन्य सामान, रक्षा भंडार, यूएन कार्गो/वाहन/उपस्कर आदि।

“मशीनरी तथा परियोजना कार्गो सहित तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो” में इन्हें शामिल बताया गया है – तटीय कार्गो/यात्री जलयानों में/से सभी प्रकार के लदे/उतारे गए मिश्रित पैकेज, लौह एवं स्टील सामग्री, खाद्यान्न/प्राविजन्स, मोटर वाहन/अर्थ मूविंग उपस्कर विभिन्न अनुपातों में कंटेनर के साथ अथवा बिना (लदा हुआ अथवा खाली)। चूंकि कार्गो का वर्गीकरण पूरी तरह से केओपीटी के डोमेन में है, इसलिए केओपीटी द्वारा प्रस्तावित उक्त कार्गो समूहों पर विश्वास किया गया है।

- (घ). शुष्क बल्क कार्गो श्रेणी और ब्रेक बल्क कार्गो श्रेणी के अधीन केओपीटी द्वारा सुविचारित कार्गो मर्दे सामान्यतः शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो श्रेणी के अधीन प्रत्येक घटक समूह के अधीन आने वाले कार्गो की बृहत् सूची के अनुसार देखा गया है, जैसाकि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित किया गया है। केडीएस में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रस्तावित दरों की गणना में, केओपीटी ने लेबर अर्थात् टिण्डल, सिग्नलमैन, मजदूर, उपस्कर परिचालक के लिए लागत घटक पर विचार किया है। लेबर की उपर्युक्त प्रत्येक प्रकार की लागत सीडीएलबी दर अनुसूची में निर्धारित दरों के अनुसार बताई गई है।
- (vi). (क). इससे पहले कि हम इस मामले का विश्लेषण करें, कलकत्ता डॉक लेबर बोर्ड (सीडीएलबी) से संबंधित लेबर लागत के बारे में यहां उल्लेख करना प्रासंगिक है। केडीएस में, सीडीएलबी मौजूदा है और स्टीवडोरों से यह अपेक्षा की जाती है कि प्रभार्य आधार पर ऑन बोर्ड परिचालनों के लिए अनिवार्यतः गैंगों की तैनाती की जाए और सीडीएलबी से स्टाफ लिया जाए। जब पत्तन ने सीडीएलबी दरों के अनुसार टिण्डल, सिग्नलमैन तथा परिचालक को देय मूल मजदूरी को लिया है, पत्तन ने सीडीएलबी को देय प्रभार लागू नहीं किए हैं, इसके बजाय, इस आशय की टिप्पणी प्रस्तावित की है कि प्रस्तावित दरों में स्टीवडोरों द्वारा कलकत्ता गोदी कामगार (नियोजन का विनियमन) योजना, 1970 और कलकत्ता गोदी लिपिकीय एवं सुपरवाइजरी (रोजगार का विनियमन) योजना, 1970 के अधीन देय सीडीएलबी प्रभारों को अपने प्रस्तावित दरमान में शामिल नहीं किया है। चूंकि मूल मजदूरी से इतर सीडीएलबी प्रभार इस प्राधिकरण के अनुमोदन हेतु प्रस्तावित स्टीवडोरिंग प्रभारों में लागू नहीं किए गए हैं, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित टिप्पणी, को दरमानों में बनाये रखा गया है। ऐसी किसी टिप्पणी के अभाव में, स्टीवडोर उपयोक्ताओं से सीडीएलबी के अन्य प्रभारों की वसूली करने में समर्थ नहीं होंगे।
- (ख). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 2.9 विनिर्दिष्ट करता है कि स्टीवडोर उनके द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए ही प्रभार वसूल करेगा और लेबर की कल्पित बुकिंग की अनुमति नहीं दी जाएगी। इस संदर्भ में, केओपीटी ने बताया है कि सीडीएलबी मैनपावर की कमी के कारण विनिर्दिष्ट मैनपावर उपलब्ध नहीं करवा रहा है। बताया गया है कि ऐसे ऑन-बोर्ड परिचालन करने के लिए उनकी आवश्यकता के अनुसार स्टीवडोरों को अनुपूरक मैनपावर की आवश्यकता पड़ेगी जिसके लिए स्टीवडोरों द्वारा देय सीडीएलबी प्रशुल्क में कोई रियायत/छूट नहीं दी गई है। दूसरे शब्दों में, यह दिखाई देता है कि स्टीवडोरों को लेबर के पूर्ण कॉम्पलीमेंट के लिए सीडीएलबी को प्रभारों की अदायगी करनी होती है भले ही सीडीएलबी के पास लेबर का पूर्ण कॉम्पलीमेंट उपलब्ध नहीं हो, जिसके परिणामस्वरूप लेबर की कल्पित बुकिंग की जाती है। सीडीएलबी इस प्राधिकरण के विनियामक दायरे में नहीं आता है। अतः, यह प्राधिकरण इस मामले में हस्तक्षेप करने की स्थिति में नहीं है।
- (vii). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.11 में बताया गया है कि स्टीवडोरिंग और अथवा तट प्रहस्तन परिचालनों की शुरुआत से पहले, परिचालक महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित स्टीवडोरिंग और अथवा तट प्रहस्तन प्रभारों की अधिकतम दरों तथा कार्यनिष्पादन मानकों वाले दरमानों की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा। इस प्रकार, केओपीटी ने स्पष्टीकरण मांगा था कि क्या सभी स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट जिन्हें लाइसेंस जारी किए जाएंगे उन्हें उक्त गतिविधियां चलाने के लिए स्टीवडोरिंग और/अथवा तट प्रहस्तन परिचालनों की समान अधिकतम दरों वाले दरमानों की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का अलग-अलग रुख करना होगा।
- इस संबंध में, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.3 की ओर ध्यान आकर्षित किया गया है जो यह विनिर्दिष्ट करता है कि एक बार किसी पत्तन के लिए विभिन्न घटकों के तट प्रहस्तन परिचालनों तथा स्टीवडोरिंग के लिए अप्रकट प्रशुल्क अधिकतम सीमाएं निर्धारित कर दी जाती हैं, यह सम्पूर्ण पत्तन के लिए एकसमान रूप से लागू होगा जहां स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन निजी एजेंसियों या कम्पनियों द्वारा चलाये जाते हैं। यहां पर यह उल्लेख करना भी प्रासंगिक है कि यह प्राधिकरण सभी महापत्तन न्यासों के साथ परामर्श से, महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 42 के अधीन प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा सेवाएं प्रदान करने के लिए दरों के विनियमन के संदर्भ में, पहले ही यह निर्णय ले चुका है कि प्रशुल्क का विनियमन अलग-अलग सेवा प्रदाताओं के संदर्भ के बिना समग्र पत्तन के लिए किया जा सकता है। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने निर्णय लिया था कि अधिकतम प्रशुल्क किसी पत्तन विशेष के लिए निर्धारित किया जाएगा और संबद्ध पत्तन न्यास लाइसेंस जारी करते समय महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अनुसार प्राधिकृत किए जाने की शर्त बनाते हुए प्राधिकृत सेवा प्रदाता को उसका लागू किया जाना सुनिश्चित करेगा। इस प्राधिकरण के उक्त निर्णय के बारे में सभी महापत्तन न्यासों और पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) को पत्र सं. टीएमपी/47/2000-एमबीपीटी दिनांक 6 मई 2002 द्वारा संप्रेषित किया गया था। तथापि, निजी (टर्मिनल) परिचालकों के मामले में जो बीओटी/बीओटी व्यवस्था के अधीन किसी महापत्तन के भीतर बर्थ या टर्मिनल में बृहत् सेवाएं प्रदान करते हैं, प्रशुल्क का विनियमन उनकी परिचालन लागत और निवेशों के संदर्भ में उनके प्रस्ताव के आधार पर जारी रहेगा। स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.3 के मद्देनजर और उपर्युक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए, पत्तन को यह सलाह दी जाती है कि लाइसेंस जारी करते समय इसे प्राधिकृत किए जाने की शर्त बनाते हुए प्राधिकृत अलग-अलग स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालक पर अधिकतम दरें लागू करे। यह उल्लेखनीय है कि आदेश दिनांक 8 फरवरी 2017 द्वारा स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन प्रभारों के लिए तदर्थ अनुमोदन प्रदान करते समय पत्तन को ऐसी सलाह दी गई थी।
- (viii). **शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उत्पादकता मानदंड:**
- (d). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देश शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के अधीन विभिन्न घटक समूहों के मामले में उत्पादकता मानदंड निर्धारित करते हैं। तदनुसार, केओपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए उत्पादकता मानदंडों का प्रस्ताव किया है। तथापि, शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के अधीन सूचीबद्ध प्रत्येक कार्गो मद के लिए, केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित उत्पादकता मानदंड महापत्तनों के लिए स्टीवडोरिंग तथा प्रहस्तन नीति हेतु दिशानिर्देश, 2016 में निर्धारित मानदंडों की अपेक्षा कम हैं।
- ([k]. शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए निम्नतर उत्पादकता मानदंडों का प्रस्ताव करने के संबंध में, केओपीटी ने तर्क दिया है कि केओपीटी-केडीएस एक नदीलाइन पत्तन है, जहां कम नदी डुबाव के साथ-साथ लॉक गेट के कारण केवल सीमित आकार वाले पोत सीमित पार्सल लदाई के साथ पहुंच सकते हैं, जिसके परिणामस्वरूप प्रत्येक पाली में हुकों की केवल 1 से 2 संख्या का प्रयोग होता है। इसके अलावा, केओपीटी ने बताया है कि कुछ 3-4 बर्थों के सिवाय, ब्रेक-बल्क और शुष्क बल्क कार्गो की जलयान पर/से लदाई/उतराई जलयान की क्रेन/डेरिक पर ही निर्भर है, क्योंकि सामान्य कार्गो बर्थ मोबाइल हारबर क्रेनों (एचएमसी)

के लदान के साथ रहना उपयुक्त नहीं है। पत्तन ने यह भी बताया है कि चूंकि चल रहे जलयान पुराने और खराब स्थिति में हैं, जलयान के डैरिकों की पर्याप्त उठाई क्षमता नहीं रह गई है और धीमे हैं। इस प्रकार, केओपीटी का मत है कि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में परिचालनात्मक मोडेलिटीज और पैरामीटर अन्य समुद्र-पत्तनों पर लागू किए जा सकते हैं और केडीएस पर लागू नहीं किए जा सकते।

- ;गद्वण देखा गया है कि केओपीटी, केओपीटी-केडीएस में पिछले तीन वर्षों के कार्यनिष्पादन की औसत के आधार पर, जोकि स्थानीय परिचालनात्मक शर्तों और केडीएस ऊपर उल्लिखित सीमाओं को दर्शाने के लिए बताया गया है, ब्रेक बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के अधीन सूचीबद्ध प्रत्येक कार्गो मद के लिए उत्पादकता मानदंडों पर पहुंचा है। इसके अलावा, केओपीटी ने पिछली औसत से 10 प्रतिशत सुधार पर विचार किया है। केओपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के अधीन सूचीबद्ध प्रत्येक कार्गो मद के लिए पिछले तीन वर्षों हेतु आंकड़े प्रस्तुत किए हैं।
- ;घद्वण ब्रेक बल्क कार्गो जिन्हें "मशीनरी सहित मिश्रित सामान्य कार्गो और परियोजना कार्गो" और "मशीनरी सहित तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो और परियोजना कार्गो" रूप में वर्गीकृत किया गया है, जिन्हें दिशानिर्देशों में दिए गए वर्गीकरण में व्यवस्थित नहीं किया जा सकेगा, केओपीटी ने उक्त कार्गो समूहों के लिए उत्पादकता का प्रस्ताव किया है।
- ;ङद्वण स्टीवडोरिंग तथा प्रहस्तन दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित उत्पादकता मानदंडों के सापेक्ष केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित उत्पादकता मानदंडों की बृहत् स्थिति **अनुबंध-1** रूप में संलग्न की गई है।
- ;चद्वण केओपीटी द्वारा पेश विभिन्न स्थानीय अवरोधों के मददेनजर और चूंकि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 1.8 इस प्राधिकरण को दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों पर प्रभाव रखने वाली पत्तन विशिष्ट शर्तों के मददेनजर पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर मानदंडों में जरूरी समायोजन को स्वीकार करने की अनुमति प्रदान करते हैं, इसलिए यह प्राधिकरण केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के अधीन विभिन्न कार्गो के लिए उत्पादकता मानदंडों को स्वीकार करने के लिए प्रवृत्त है।

(ix). **स्टीवडोरिंग परिचालनों – शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क के लिए दरें:**

- (क). जैसाकि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 3.5.2 में विनिर्दिष्ट किया गया है, स्टीवडोरिंग गतिविधि के लिए परिचालन लागत निम्नलिखित मुख्य शीर्षों जैसे उपस्कर किराया लागत, लेबर लागत, परिचालनात्मक उपरिचयों और प्रशासनिक उपरिचयों के अधीन समूहित किया गया है।
- (ख). उपस्कर किराया प्रभार:
- (i). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का अनुबंध-VII शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग परिचालनों हेतु उपस्कर किराया लागत के अनुमानन के लिए मानदंड निर्धारित करता है। उक्त अनुबंध के अनुसार, जलयान से तट परिचालनों के लिए, मानक प्रहस्तन उपस्कर जलयान क्रेन, अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा जलयान-तट परिचालनों के लिए इन प्रहस्तन उपस्कर का संयोजन है।
- (ii). स्टीवडोरिंग परिचालनों में केओपीटी द्वारा शुष्क बल्क कार्गो के अधीन सूचीबद्ध प्रत्येक कार्गो मद के प्रहस्तन के मामले में, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का अनुबंध-VII 5 टन डोजर/एक्सकवेटर की तैनाती विनिर्दिष्ट करता है। केओपीटी ने इस आधार पर सभी शुष्क बल्क कार्गो हेतु पेलोडर की तैनाती का प्रस्ताव किया है कि शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन केडीएस में बहुत ही सीमित है और जब आवश्यकता होती है, स्टीवडोरिंग तथा प्रहस्तन एजेंटों द्वारा केवल पे लोडरों का प्रयोग किया जाता है।
- (iii). स्टीवडोरिंग परिचालन में केओपीटी द्वारा ब्रेक बल्क कार्गो के अधीन सूचीबद्ध प्रत्येक कार्गो मद के प्रहस्तन के मामले में, केओपीटी को सामान्यतः, निम्नलिखित कार्गो मदों के सिवाय जिनका ब्योरा नीचे दिया गया है, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुबंध-VII में यथा दिये गए उपस्कर प्रोफाइल पर विचार करते देखा गया है:-

ब्रेक बल्क कार्गो के अधीन घटक/घटक समूह	दिशानिर्देशों के अनुसार	केओपीटी प्रस्ताव के अनुसार	केओपीटी द्वारा यथा दिया गया विपथन के लिए कारण
लौह एवं स्टील – कोइलें और स्लेब	2 से 3 सं. 30 टन डीएफएलटी	1 सं. – 20 टन डीएफएलटी अथवा 2 सं. – 10 टन डीएफएलटी	30 टन डीएफएलटी कोलकाता में उपलब्ध नहीं है। इसलिए, पत्तन परिचालन के लिए केडीएस में यथा उपलब्ध उपस्कर पर विचार किया गया है।
लौह एवं स्टील – पाइप/ट्यूब्स/प्लेटें	2 से 3 सं. 30 टन डीएफएलटी	1 सं. – 5 टन डीएफएलटी	

ब्रेक बल्क कार्गो के अधीन घटक/घटक समूह	दिशानिर्देशों के अनुसार	केओपीटी प्रस्ताव के अनुसार	केओपीटी द्वारा यथा दिया गया विषय के लिए कारण
कंटेनर (लदे हुए और खाली)	उपस्कर नहीं	1 सं. — स्प्रेडर	जलयान की क्रेन द्वारा पोतों से/को प्रहस्तित कंटेनरों को सुरक्षा मानदंडों के अनुसार जलयान की क्रेन के साथ कंटेनर स्प्रेडर रखने की आवश्यकता है। इसलिए, स्प्रेडर की किराया लागत पर विचार किया गया है।
परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा पुर्जों सहित मिश्रित सामान्य कार्गो	उपस्कर मानदंड नहीं दिया गया है	1 सं. — 5 टन डीएफएलटी	वर्तमान में इस कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए स्टीवडोरों तथा प्रहस्तन एजेंटों द्वारा प्रयोग की जाती है।

(iv). जैसाकि पहले बताया गया है, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 1.8 टीएएमपी को पत्तन विशिष्ट परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर मानदंडों में जरूरी समायोजन को स्वीकार करने के लिए टीएएमपी को अनुमति प्रदान करता है। दिशानिर्देशों में उपर्युक्त प्रावधान के मद्देनजर और दिये गए कारणों के आधार पर, यह प्राधिकरण शुष्क बल्क तथा ब्रेक बल्क श्रेणी के अधीन विभिन्न कार्गो मर्दों के लिए पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए उपस्कर प्रोफाइल पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है।

(v). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार, उपस्कर की तैनाती के लिए किराया प्रभार प्रासंगिक पत्तन स्थानों में प्रचलित उपस्कर किराया लागत अथवा प्रचलित बाजार आधारित किराया लागत के आधार पर अनुमानित किए जाने हैं। इस संबंध में, केओपीटी ने प्रत्येक उपस्कर की किराया लागत के समर्थन में केडीएस में विभिन्न स्टीवडोरों/प्रहस्तन एजेंटों से यथा संग्रहीत उपस्कर किराया प्रभारों के ब्योरे भेजे हैं। केओपीटी ने बताया है कि प्रत्येक उपस्कर के लिए विभिन्न स्टीवडोरों/प्रहस्तन एजेंटों द्वारा यथा उपलब्ध करवाई गई उपस्कर किराया दर में निम्नतम पर विचार किया है। इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।

(vi). तदनुसार, अपफ्रंट स्टीवडोरिंग प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए पत्तन द्वारा यथा प्रस्तुत शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया लागत क्रमशः **अनुबंध-II(क)** और **अनुबंध-II(ख)** रूप में संलग्न किए गए हैं।

(ग) लेबर लागत:

(i). दिशानिर्देशों के खंड 3.5.7. के अनुसार, स्टीवडोरिंग परिचालनों हेतु लेबर तैनाती दिशानिर्देशों के अनुबंध-VIII में यथा दिये गए नेशनल ट्रिब्यूनल अवार्ड (एनटीए) द्वारा निर्धारित मानदंडों के अनुसार होगी और इकाई दर मानदंडों में निर्धारित लेबर की मात्रा के लिए लेबर की प्रचलित वास्तविक लागत होगी। दिशानिर्देशों में यह भी कहा गया है कि पत्तन के लिए विशेष रूप से निर्धारित मानदंड और कोई अन्य मानदंड लेबर लागत की गणना के लिए अनुसरित किए जाएंगे।

(ii). केओपीटी में, एनआईटी अवार्ड लागू किया गया दिखाई देता है, क्योंकि स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए सुविचारित लेबर तैनाती दिशानिर्देशों के अनुबंध-VIII में दिये गए स्टीवडोरिंग परिचालन हेतु लेबर के अनुमान के लिए निर्धारित मानदंडों के अनुसार देखा गया है।

(iii). हालांकि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देश शुष्क बल्क परिचालनों के लिए एक टिण्डल की तैनाती के लिए कोई मानदंड निर्धारित नहीं करते हैं, परन्तु एक टिण्डल जो गैंग का लीडर होता है वह एनटीए के अनुसार प्रति पाली आवश्यकता दिखाई देता है। हालांकि केओपीटी ने टिण्डल की तैनाती को शुरू में लागू नहीं किया था, परन्तु केओपीटी ने, अन्य महापत्तन न्यासों में प्रशुल्क निर्धारित करने के समय अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण किए जाने के बारे में ध्यान दिलाये जाने पर, शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो दोनों के लिए स्टीवडोरिंग परिचालन हेतु लेबर लागत की गणना में एक टिण्डल की लागत को लिया था।

(iv). परियोजना और मशीनरी तथा पुर्जों सहित सामान्य कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो श्रेणी के अधीन परियोजना तथा मशीनरी एवं पुर्जों सहित तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो के अधीन केओपीटी द्वारा वर्गीकृत ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, केओपीटी ने दिशानिर्देशों में बैग कार्गो और जम्बो बैगों के लिए परिकल्पित लेबर तैनाती के आधार पर उपर्युक्त प्रत्येक कार्गो के प्रहस्तन के मामले में 1 टिण्डल, 1 सिग्नलमैन, 4 मजदूर और 1 उपस्कर परिचालक की तैनाती पर विचार किया है। इस संबंध में पत्तन के निर्णय पर विश्वास किया गया है।

- (v). लेबर तैनाती के लिए इकाई दर मानदंडों में यथा निर्धारित लेबर की मात्रा के लिए लेबर की प्रचलित वास्तविक लागत होगी। मैनपावर की प्रत्येक श्रेणी की लागत कलकत्ता डॉक लेबर बोर्ड (सीडीएलबी) दरों के अनुसार प्रचलित लेबर दर के अनुसार है। केओपीटी ने लेबर लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे हैं।
- (vi). केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो हेतु लेबर लागत का अनुमानन दर्शाने वाला विवरण क्रमशः अनुबंध-III (क) और अनुबंध-III (ख) रूप में संलग्न किया गया है।
- (घ). प्रत्येक परिचालनात्मक उपरिव्यय और प्रशासनिक उपरिव्यय केओपीटी द्वारा उपस्कर किराया लागत और लेबर लागत के 20 प्रतिशत की दर से केओपीटी द्वारा अनुमानित किया गया है जोकि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 3.5.8 और 3.5.9 में दिए गए विनिर्दिष्ट के अनुसार है।
- (ङ). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 5 में यथा विनिर्दिष्ट, अपफ्रंट स्टीवडोरिंग प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए केओपीटी द्वारा कुल परिचालन लागत पर 20 प्रतिशत की दर से मार्जिन पर विचार किया गया है।
- (च). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.8 में बताया गया है कि महापत्तन न्यासों को सरकार द्वारा समय-समय पर तटीय कार्गो/कंटेनरों आदि के लिए सरकार द्वारा निर्धारित नीति निदेश का अनुपालन करना चाहिए। (तत्कालीन) पोत परिवहन, सड़क एवं परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी नीति निदेशों में से एक तटीय पोत और तटीय कार्गो के लिए रियायती दर से संबंधित है। एमएसआरटीएच के उक्त नीति निदेश के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश सं. टीएमपी/4/2004-सामा. दिनांक 07 जनवरी 2005 के पैरा के अनुसार 3 (iii) और 5(2.2) के अनुसार, रियायती प्रशुल्क सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों अर्थात् जलयान-तट स्थानांतरण और ताप कोयले, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुडिटकाओं के सिवाय जो तटीय रियायत के लिए पात्र नहीं हैं, घाटशुल्क सहित घाट से भंडारण यार्ड तक स्थानांतरण के लिए विदेशी हेतु दर के 60 प्रतिशत की दर से कार्गो प्रहस्तन प्रभारों निर्धारित किए जाने की जरूरत है। उनके प्रशुल्क निर्धारित करते समय (तत्कालीन) एमएसआरटीएच द्वारा जारी नीति निदेश 2005, 2008 और 2013 के दिशानिर्देशों के अधीन शासित सभी महापत्तनों और निजी टर्मिनल प्रचालकों पर एकसमान रूप से लागू होगा।
- स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के मद्देनजर और यह भी स्वीकार करते हुए कि सरकार द्वारा जारी तटीय रियायत नीति जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से यार्ड तक स्थानांतरण के लिए निर्धारित सभी प्रभारों पर तटीय रियायत प्रदान करना स्वीकार करती है। चूंकि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के अधीन शामिल गतिविधियों में ये गतिविधियां भी शामिल हैं, इसलिए यह प्राधिकरण स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित करते समय सरकार की तटीय रियायत नीति का पालन करने के लिए बाध्य है।
- केओपीटी ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में तटीय कार्गो के लिए पृथक रियायती दर का प्रस्ताव नहीं किया था। इसके अलावा, इस बारे में ध्यान दिलाये जाने पर भी, केओपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में मंत्रालय द्वारा जारी तटीय रियायत नीति के अनुसार विदेशी कार्गो के लिए प्रशुल्क के 60 प्रतिशत की दर से स्टीवडोरिंग प्रभारों के मामले में तटीय कार्गो के लिए पृथक रियायती दर का प्रस्ताव भी नहीं किया गया है। इस स्थिति के मद्देनजर, केडीएस में विदेशी तथा तटीय कार्गो का अनुपात 93:7 वर्ष 2016-17 के लिए केओपीटी की प्रशासनिक रिपोर्ट से लिया गया है। इस प्रकार, उक्त अनुपात के आधार पर, तटीय रियायत का प्रभाव एमओएस की तटीय रियायत नीति के अनुसार लाने के लिए स्टीवडोरिंग प्रभारों के लिए प्रस्तावि विदेशी दर में लिया गया है।
- यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु अपने प्रस्ताव पर कार्यवाही करते समय मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) द्वारा किए गए निवेदन के मद्देनजर कि तटीय रियायत नीति इस कार्यवाही के लिए लागू नहीं होगी और अन्य महापत्तन न्यासों से ऐसे ही अनुरोध के मद्देनजर, इस प्राधिकरण ने जनवरी 2017 में पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) से इस बात की जांच करने का अनुरोध किया था कि पात्र तटीय कार्गो के लिए रियायती दर के निर्धारण हेतु नीति निदेश को स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के अधीन प्रशुल्क निर्धारित करते समय लागू किए जाने की आवश्यकता है। एमओएस के प्रत्युत्तर की प्रतीक्षा है। यदि एमओएस को भेजे गए मामले पर प्राप्त होने वाला एमओएस का प्रत्युत्तर केओपीटी के प्रस्ताव के आधार पर प्रदत्त अनुमोदन से भिन्न रहता है तो उस समय उपयुक्त संशोधन जारी किया जा सकता है।
- (छ). केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग परिचालनों हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु लागत विवरण और उपर्युक्त चर्चा किए गए विभिन्न पैरामीटरों के आधार पर तटीय रियायत नीति लागू किए जाने के अधीन क्रमशः अनुबंध-IV (क) और अनुबंध-IV (ख) रूप में संलग्न है।
- (x). **तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए दरें – शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क:**
- (क). जैसाकि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.5.2 में विनिर्दिष्ट किया गया है, तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए परिचालन लागत को निम्नलिखित मुख्य शीर्षों जैसे उपस्कर किराया लागत, लेबर लागत, परिचालनात्मक उपरिव्यय और प्रशासनिक उपरिव्यय के अधीन समूहित किए गए हैं।

(ख) उपस्कर किराया लागत:

(प) स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.4.1. और 4.4.2. शुष्क बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन परिचालनों और ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए चार पद्धतियों हेतु पांच विभिन्न प्रहस्तन कार्यपद्धतियों को सूचीबद्ध किया गया है।

शुष्क बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन परिचालनों के मामले में, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का अनुबंध- 5 प्रहस्तन कार्यपद्धतियां सूचीबद्ध करता है और प्रत्येक प्रहस्तन कार्यपद्धति के लिए उपस्कर के किराये हेतु मानदंड निर्धारित करता है। संदर्भित मामले में, केओपीटी ने इस आधार पर सभी शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन की एकमात्र पद्धति अर्थात् 'पद्धति - 5 - घाट पर कार्गो की उतराई और ट्रकों पर लदाई तथा 1 कि.मी. के भीतर भंडारण यार्ड तक परिवहन कर ले जाना', उर्वरक कच्चा माल के सिवाय, का प्रस्ताव किया है कि केडीएस में शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन बहुत ही सीमित है और उक्त सीमित कार्गो केवल पद्धति 5 के अनुसार ही प्रहस्तित किया जाता है। उर्वरक कच्चा माल प्रदूषण से बचने के लिए 'पद्धति - 4 - घाट पर कार्गो की उतराई और ट्रकों पर लदाई और परेपिती के परिसर तक लेकर जाना' के माध्यम से प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित है। केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित तट प्रहस्तन परिचालन में शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन की पद्धति पर विश्वास किया गया है।

इसी तरह, ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन परिचालनों के मामले में, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का अनुबंध- 4 प्रहस्तन पद्धतियां सूचीबद्ध करता है और प्रत्येक प्रहस्तन पद्धति के लिए उपस्कर किराये पर लेने के लिए मानदंड निर्धारित करता है। संदर्भित मामले में, केओपीटी ने सभी ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए इस आधार पर केवल एक पद्धति अर्थात् 'पद्धति - 3 - ट्रक पर कार्गो उतराई और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में परिवहन कर ले जाना अथवा विलोमतः' का प्रस्ताव किया है कि केडीएस में उक्त कार्गो केवल पद्धति 3 के अनुसार प्रहस्तित किया जाता है। लकड़ी के लट्टे 'पद्धति - 4 - घाट पर कार्गो उतराई और ट्रकों पर लदाई तथा पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में परिवहन कर ले जाना अथवा विलोमतः' के माध्यम से प्रहस्तित किए जाने की परिकल्पना की गई है। केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित तट प्रहस्तन परिचालन में ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन की पद्धति पर विश्वास किया गया है।

(ii) हालांकि केओपीटी ने तट परिचालनों के लिए शुष्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन हेतु स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रकार का पालन किया है, परन्तु उपस्कर की मात्रा तथा क्षमता में भिन्नता देखी गई है जिसे नीचे दिया गया है:-

ब्रेक बल्क कार्गो के अधीन घटक/घटक समूह	दिशानिर्देशों के अनुसार	केओपीटी प्रस्ताव के अनुसार	केओपीटी द्वारा यथा दिए गए विषय का कारण
जम्बो बैग	9 सं. - 15 टन ट्रक	1 सं. - 10 टन से 15 टन मोबाइल क्रेन और 5 सं. - 20 टन/30 टन ट्रैक्टर ट्रेलर	स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित परिचालनात्मक पद्धतियां और पैरामीटर अन्य समुद्र-पत्तनों पर लागू हैं। केडीएस के मामले में, परिकल्पित उपस्कर की क्षमता और मात्रा स्थानीय परिचालनात्मक आवश्यकताओं तथा उपलब्धता के अनुसार है।
लौह एवं स्टील - कोइल और स्लेब	2 सं. - 30 टन मोबाइल क्रेन और 9 सं. - 40 टन ट्रैक्टर ट्रेलर	1 सं. - 30 टन मोबाइल क्रेन और 5 सं. - 20 टन/30 टन ट्रैक्टर ट्रेलर	
लौह एवं स्टील - पाइप/टयूब/प्लेटें	2 सं. - 10 टन मोबाइल क्रेन और 9 सं. - 40 टन ट्रैक्टर ट्रेलर	1 सं. - 10 टन से 15 टन मोबाइल क्रेन और 6 सं. - 20 टन/30 टन ट्रैक्टर ट्रेलर	
ग्रेब प्रयोग करते लकड़ी के लट्टे	7 सं. - 10 टन लट्टा ग्रेबर क्रेन और 12 सं. - 40 टन ट्रैक्टर ट्रेलर	1 सं. - 10 टन लट्टा ग्रेबर क्रेन और 5 सं. - 20 टन/30 टन ट्रैक्टर ट्रेलर	
कंटेनर (लदे हुए और खाली)	1 सं. - 10 टन फोर्कलिफ्ट ट्रक और 12 सं. - 40 टन ट्रैक्टर ट्रेलर	1 सं. - रीच स्टेकर और 5 सं. - 20 टन/30 टन ट्रैक्टर ट्रेलर	
परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा पुर्जों सहित मिश्रित सामान्य कार्गो	दिशानिर्देशों में उपस्कर निर्धारित नहीं किया गया है।	1 सं. - 30 टन मोबाइल क्रेन और 5 सं. - 20 टन/30 टन	

		ट्रैक्टर ट्रेलर	
परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा पुर्जा सहित तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो	दिशानिर्देशों में उपस्कर निर्धारित नहीं किया गया है।	1 सं. — 10 टन से 15 टन मोबाइल क्रेन और 2 सं. — 20 टन/30 टन ट्रैक्टर ट्रेलर	

- (iii). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 1.8 इस प्राधिकरण को पत्तन विशिष्ट परिस्थितियों को मद्देनजर रखते हुए पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर मानदंडों में जरूरी समायोजन स्वीकार करने की अनुमति प्रदान करता है। केओपीटी द्वारा दिए गए कारण के आधार पर और दिशानिर्देशों में किए गए उपर्युक्त प्रावधान के मद्देनजर, जैसाकि ऊपर दिया गया है और इस स्थिति पर विचार करते हुए कि परिकल्पित उपस्कर की क्षमता और मात्रा केडीएस में उपलब्धता तथा स्थानीय परिचालनात्मक आवश्यकताओं के अनुसार है, यह प्राधिकरण शुष्क बल्क तथा ब्रेक बल्क श्रेणी के अधीन विभिन्न कार्गो मदों के लिए पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए उपस्कर प्रोफाइल पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है।
- (iv). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार, उपस्कर की तैनाती के लिए किराया प्रभार प्रासंगिक पत्तन स्थानों या प्रचलित बाजार आधारित किराया लागत पर प्रचलित उपस्कर किराया लागत के आधार पर अनुमानित की जाए। इस संबंध में, केओपीटी ने प्रत्येक उपस्कर की किराया लागत के समर्थन में केडीएस में विभिन्न स्टीवडोरों/प्रहस्तन एजेंटों से यथा एकत्रित उपस्कर किराया प्रभारों के ब्योरे प्रस्तुत किए हैं। केओपीटी ने प्रत्येक उपस्कर के लिए विभिन्न स्टीवडोरों/प्रहस्तन एजेंटों द्वारा यथा उपलब्ध करवाई गई उपस्कर किराया दर में न्यूनतम पर विचार किए जाने के बारे में बताया है। इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।
- (v). तदनुसार, अपफ्रंट तट प्रहस्तन प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए पत्तन द्वारा यथा प्रस्तुत शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया लागत क्रमशः **अनुबंध- V(क)** और **अनुबंध- V(ख)** रूप में संलग्न किए गए हैं।

(x). लेबर लागत:

स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 4.5.7 विनिर्दिष्ट करता है कि तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए लेबर लागत क्रमशः शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया लागत के 5 प्रतिशत और 10 प्रतिशत की दर से अनुमानित किया जाना चाहिए। तदनुसार, केओपीटी ने तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए लेबर लागत का अनुमान लगाया है।

बैग कार्गो के मामले में, दिशानिर्देश तट प्रहस्तन परिचालनों में किसी उपस्कर की तैनाती को परिकल्पित नहीं करते हैं। तदनुसार, केओपीटी ने भी किसी उपस्कर पर विचार नहीं किया है। तथापि, चूंकि तट प्रहस्तन परिचालन के अधीन लेबर लागत उपस्कर किराया लाता का कार्य है और बैग कार्गो के लिए परिकल्पित किसी उपस्कर के अभाव में, केओपीटी ने बैग कार्गो के लिए लेबर लागत पर विचार किया है। केओपीटी द्वारा प्रचलित दरों के आधार पर हुक प्वाइंट से लाइसेंसशुदा शैड में स्ट्रेकिंग प्वाइंट तक बैग कार्गो स्थानांतरित करने में शामिल लेबर के लिए केओपीटी द्वारा लेबर लागत अनुमानित की गई है। इस संबंध में पत्तन के निर्णय पर विश्वास किया गया है।

- (घ) प्रत्येक परिचालनात्मक उपरिव्यय और प्रशासनिक उपरिव्यय उपस्कर किराया लागत और लेबर लागत के 20 प्रतिशत की दर से अनुमानित किए गए हैं, जोकि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.5.8 और 4.5.9 में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार है।
- (ङ) स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 5 में यथा विनिर्दिष्ट, कुल परिचालन लागत पर 20 प्रतिशत की दर से मार्जिन अपफ्रंट स्टीवडोरिंग प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए केओपीटी द्वारा विचार किया गया है।
- (च). जैसाकि पहले बताया गया है, केओपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में मंत्रालय द्वारा जारी तटीय रियायत नीति के अनुसार, विदेशी कार्गो के लिए प्रशुल्क के 60 प्रतिशत की दर से तट प्रहस्तन प्रभारों के मामले में तटीय कार्गो के लिए पृथक रियायती दर का प्रस्ताव नहीं किया है। पहले दिए गए कारणों से, तटीय रियायत के प्रभाव को एमओएस की तटीय रियायत नीति के अनुसार लाने के लिए 93:7 के अनुपात के आधार पर तट प्रहस्तन प्रभारों के लिए प्रस्तावित विदेशी दर में लिया गया है। यदि एमओएस को भेजे गए मामले पर प्राप्त होने वाला एमओएस का प्रतिसाद केओपीटी के प्रस्ताव के आधार पर प्रदत्त अनुमोदन से भिन्न रहता है तो उस समय एक उपयुक्त संशोधन जारी किया जा सकता है।
- (छ) ऊपर चर्चा किए गए विभिन्न पैरामीटरों के आधार पर केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए लागत विवरण क्रमशः **अनुबंध-VI(क)** और **अनुबंध-VI(ख)** रूप में संलग्न किया गया है।

- (xi). उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर और केओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए विचार को लेते हुए तथा यह स्वीकार करते हुए कि केओपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव इसके न्यासी बोर्ड से अनुमोदित है, शुष्क बल्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन प्रभार ऊपर चर्चा किए गए विभिन्न पैरामीटरों के आधार पर यथा संशोधित अनुमोदित किए गए हैं।

(xii). शुष्क बल्क कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानक:

- (क). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि प्रशुल्क सीमाओं को प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी और 31 दिसम्बर के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता की सीमा तक मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाए। इस प्रकार, सभी शुष्क बल्क कार्गो मर्चों के लिए केडीएस में स्टीवडोरिंग तथा प्रहस्तन परिचालनों के मामले में अनुमोदित दरों को डब्ल्यूपीआई में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक स्वतः ही मुद्रास्फीति से सूचकांकित हो जाएंगी। उक्त सूचकांकन स्वचालित है और स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण हेतु सुविचारित किन्हीं कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि से नहीं जोड़ा गया है।
- (ख). शुष्क बल्क कार्गो के लिए, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 7.1 विनिर्दिष्ट करता है कि परिचालक पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा पत्र सं. PD-11033/73/2013-PT (pt) दिनांक 16-6-2016 द्वारा जारी बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर 60 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन की बजाय प्रशुल्क में 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार है।

इस संबंध में, केओपीटी ने बताया है कि शुष्क बल्क कार्गो हेतु बर्थिंग नीति के अधीन, विभिन्न सीमाओं पर विचार करने के बाद, कार्यनिष्पादन मानक केवल दो घटकों अर्थात् कोयला (सभा प्रकार के कोयला तथा कोक शामिल हैं) और औद्योगिक नमक के लिए निर्धारित किए गए हैं। उक्त कार्यनिष्पादन मानक इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश सं. टीएमपी/73/2016-केओपीटी दिनांक 4 जनवरी 2017 द्वारा अनुमोदित किए गए हैं। इस प्रकार, बर्थिंग नीति के अधीन अधिसूचित दो घटकों से इतर अन्य शुष्क बल्क कार्गो के लिए उत्पादकता मानदंड उपलब्ध नहीं हैं। इसके अलावा, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के अधीन उत्पादकता मानदंड 10 प्रतिशत वृद्धि के साथ तीन वर्षों की औसत को लेते हुए निर्धारित किए गए हैं। अतः, बर्थिंग नीति मानदंड और स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन के अधीन अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु मानदंड भिन्न-भिन्न हैं। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, केओपीटी ने मानदंडों में मामले की समीक्षा करने और मानदंडों में जरूरी समायोजन पर विचार करने का अनुरोध किया है।

इस संबंध में, यह कहना है कि इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/73/2016-केओपीटी दिनांक 4 जनवरी 2017 द्वारा बर्थिंग नीति, 2016 में शामिल विनिर्दिष्टों के आधार पर केडीएस में शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के मामले में लंगरगाह प्रभार, प्रोत्साहन/जुर्माना पर आधारित कार्यनिष्पादन मानदंड अनुमोदित किए हैं। तब केओपीटी द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर, कार्यनिष्पादन मानदंड आधारित प्रोत्साहन/जुर्माना कुल दो शुष्क बल्क घटकों अर्थात् केडीएस में प्रहस्तित कोयला और औद्योगिक नमक के लिए निर्धारित किया गया था।

इस प्रकार, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्ट के आधार पर, केवल दो शुष्क बल्क घटकों अर्थात् कोयला एवं औद्योगिक नमक आदेश सं. टीएमपी/73/2016-केओपीटी दिनांक 4 जनवरी 2017 में यथा निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर डब्ल्यूपीआई में भिन्नता के 100 प्रतिशत की सीमा तक सूचकांकन का दावा करने के लिए हकदार होंगे। इस पहलू को एक टिप्पणी के द्वारा दरमानों में उपयुक्ततः शामिल किया गया है। बल्क कार्गो श्रेणी के अधीन अन्य कार्गो मर्चें डब्ल्यूपीआई में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक स्वचालित सूचकांकन के लिए हकदार होंगी।

(xiii). ब्रेक बल्क कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानक।

ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए सुविचारित उत्पादकता मानदंड लागू होंगे। तदनुसार, केओपीटी ने स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन के लिए अप्रकट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए सुविचारित उत्पादकता मानदंडों के बराबर कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है, जोकि नीचे दिए गए हैं:-

क्र.सं.	कार्गो समूह	मानदंड टनों में प्रति हुक प्रति पाली
1.	बैग कार्गो	160
2.	जम्बो बैग	240
3.	लौह एवं स्टील - कोइलें और स्लैब	515
4.	लौह एवं स्टील - पाइप, ट्यूबें और प्लेटें	270
5.	लकड़ी के लट्टे	225
6.	कंटेनर (लदे हुए/खाली) गैर-एचएमसी बर्थों पर	60 टीईयू
7.	परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों सहित मिश्रित सामान्य कार्गो	220
8.	परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों सहित तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो	100

- (xiv). (क). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देश महापत्तनों में किए गए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए मानक प्रशुल्क निर्धारित करते हैं। तथापि, केओपीटी ने स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क के अलावा, लंगरगाह स्थानों

अर्थात् सैंडहैड्स, सागोर और डायमंड हारबर में जलयान के बोर्ड पर स्टीवडोरिंग के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है और घाट/बर्थ में बार्ज को/से कार्गो की लदाई/उतराई सहित तट प्रहस्तन परिचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का भी प्रस्ताव किया है। केओपीटी ने बताया है कि गहरे डुबाव वाले जलयान जो बार्जों पर घटकों की अंतरलदाई/हल्का करने/पूर्णतः उतारे जाने के लिए लंगरगाह स्थानों पर डुबाव एवं आकार सीमांकन कार्य के कारण केडीएस तक नहीं जा सकते। इस प्रकार, केओपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो अर्थात् कोयला, खाद्यान्न, चीनी तथा अन्य बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो अर्थात् बैग कार्गो एवं लट्ठों के मामले में लंगरगाह स्थानों पर जलयान के बोर्ड पर स्टीवडोरिंग के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है।

- (ख). हालांकि केओपीटी ने लंगरगाह उतराई (ऑन-बोर्ड परिचालन शामिल करते हुए) और बार्ज प्रहस्तन (बार्ज उतराई तथा तट प्रहस्तन शामिल करते हुए) के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है, परन्तु इसने इसपर अपनी अस्पष्टता व्यक्त की है कि लंगरगाह पर कार्य तथा बार्ज उतराई के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु क्या कोई आवश्यकता है।

इस संबंध में, यह कहना है कि विचार करते हुए कि स्टीवडोरिंग गतिविधि की परिभाषा में पत्तन में पोतों के बोर्ड पर किसी रूप में कार्गो की लदाई तथा उतराई एवं स्टोवेज शामिल है और विचार करते हुए कि तट प्रहस्तन की परिभाषा में हुक प्वाइंट को/से कार्गो प्राप्त तथा व्यवस्थित करना, घाट से स्टेक यार्ड और विलोमतः अंतर मॉडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/को कार्गो की प्राप्ति तथा डिलीवरी करना भी शामिल है, और चूंकि माल प्राप्त करना तथा डिलीवरी करना महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (1) (घ) के अधीन कवर किया गया है और विचार करते हुए कि धारा 48 इस प्राधिकरण को बोर्ड या धारा 42 के अधीन प्राधिकृत किसी अन्य व्यक्ति और पत्तन या पत्तन पहुंचमार्गों से संबंधित द्वारा निष्पादित सेवाओं के लिए दरमान तैयार करने का अधिकार देती है, इसमें कोई शंका दिखाई नहीं देती है कि लंगरगाह स्थानों पर ऑन-बोर्ड जलयान स्टीवडोरिंग की गतिविधि और घाट/बर्थ पर बार्ज को/से कार्गो की लदाई/उतराई सहित तट प्रहस्तन परिचालन सहित तट प्रहस्तन परिचालन स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति द्वारा शासित की जाएगी। अतः, यह प्राधिकरण लंगरगाह उतराई (ऑन-बोर्ड परिचालनों को शामिल करते हुए) और बार्ज प्रहस्तन (बार्ज उतराई तथा तट प्रहस्तन को शामिल करते हुए) के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है।

- (ग). इस संबंध में, लंगरगाह उतराई के संबंध में, केओपीटी ने बताया है कि पोत का आउटपुट लंगरगाह में मौजूद मौसम परिस्थितियों और बार्जों की उपलब्धता तथा आकार पर निर्भर करता है। पत्तन ने यह भी कहा है कि लंगरगाहों में पोत प्रायः रात्रि के दौरान कार्य नहीं करते हैं और लेबर स्थानीय यूनियनों द्वारा नियंत्रित पूल द्वारा आपूर्ति की जाती है। पत्तन ने यह भी बताया है कि उतराई के लिए ग्रैब अधिकांशतः पोत द्वारा उपलब्ध करवाये जा रहे हैं और प्रायः पोत के बोर्ड पर उपस्कर तैनात नहीं किए जाते हैं। पत्तन ने यह भी बताया है कि लंगरगाह स्थानों पर पोत परिचालन पत्तन द्वारा मॉनीटर/पर्यवेक्षित नहीं किए जाते हैं। इस स्थिति के मद्देनजर, केओपीटी ने एजेंटों से मौखिक रूप से प्राप्त ब्योरो के आधार पर उत्पादकता मानदंडों तथा लेबर लागत पर विचार किया है। बैग कार्गो के मामले में, लंगरगाह में हुक पाली आउटपुट की उपलब्धता के अभाव में, केओपीटी ने बार्जों में निःशुल्क उतराई पर विचार करते हुए, बर्थ में बैग कार्गो के हुक पाली आउटपुट के 1.5 गुना पर विचार किया बताया है।

- (घ). किन्हीं मानदंडों के अभाव में, और चूंकि लंगरगाह उतराई तथा बार्ज प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क विनियमित किए जाने की आवश्यकता है, इस प्राधिकरण ने इस संबंध में केओपीटी द्वारा की गई गणना पर विश्वास करते हुए और पत्तन के निर्णय के आधार पर केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित घाट/बर्थ में बार्ज को/से कार्गो की लदाई/उतराई सहित तट प्रहस्तन परिचालन के लिए प्रशुल्क और लंगरगाह स्थानों पर ऑन-बोर्ड जलयान स्टीवडोरिंग के लिए प्रशुल्क अनुमोदित करने का निर्णय किया है। कंटेनरों के लिए प्रस्तावित प्रभारों के लिए गणना के अभाव में, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित दरों पर विश्वास किया गया है और अनुमोदित किया गया है। पहले बताये गए कारणों से और विचार करते हुए कि केओपीटी के मौजूदा दरमान लंगरगाहों में प्रहस्तित तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारित करता है, एमओएस द्वारा जारी किए गए तटीय रियायत नीति के अनुसार, लंगरगाह स्थानों पर ऑन-बोर्ड जलयान स्टीवडोरिंग के लिए प्रभार तथा पत्तन द्वारा यथा प्रस्तुत घाट/बर्थ पर बार्ज को/से कार्गो की लदाई/उतराई सहित तट प्रहस्तन परिचालन तटीय रियायत नीति लागू किए जाने के अधीन है, जिसे क्रमशः **अनुबंध-VII (क)** और **अनुबंध-VII (ख)** रूप में संलग्न किया गया है।

- (xv). जैसाकि संदर्भित मामले से संबंधित वास्तविक स्थिति से जुड़े एजेंडा नोट के पूर्ववर्ती हिस्से में बताया गया है, केओपीटी उपस्कर किराया लागत पर विचार करते हुए और स्थानीय कारकों को ध्यान में रखते हुए प्रशुल्क पर पहुंचा है, लेबर लागत उपस्कर किराया लागत के 5 प्रतिशत/10 प्रतिशत की दर से और परिचालनात्मक तथा प्रशासन उपरिव्ययों का 20-20 प्रतिशत और कुल लागत के 20 प्रतिशत के लाभ मार्जिन के साथ। स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देश वैगन पर/से कार्गो की लदाई/उतराई के लिए कोई दिशानिर्देश निर्धारित नहीं करते हैं। तथापि, विचार करते हुए कि तट प्रहस्तन की परिभाषा में वैगन/ट्रकों के लिए कार्गो की डिलीवरी/प्राप्ति शामिल है और माल की प्राप्ति तथा डिलीवरी भी एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42(1) के अधीन शामिल है और वैगनों पर/से शुष्क बल्क कार्गो की लदाई और उतराई के साथ अपफ्रंट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए गणना स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के मार्गदर्शी सिद्धांतों के अनुसार हैं, इसलिए यह प्राधिकरण इस संबंध में केओपीटी द्वारा की गई गणना पर विश्वास करते हुए केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित सड़क तथा रेल द्वारा शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो की डिलीवरी/प्राप्ति के लिए प्रशुल्क अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है। सड़क और रेल द्वारा शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो डिलीवरी/प्राप्ति के लिए प्रभार, जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है, **अनुबंध-VIII (क) से (ड)** रूप में संलग्न किया गया है।

- (xvi). केओपीटी का मौजूदा दरमान घाटशुल्क, जलयान से तट स्थानांतरण की मूल कंटेनर प्रहस्तन सेवाओं, बर्थ और यार्ड के बीच आवागमन और यार्ड में लिफ्ट ऑफ को कवर करते हुए कंटेनर के लिए समेकित बॉक्स दर निर्धारित करता है। प्राप्ति/डिलीवरी के दौरान यार्ड में डिलीवरी के लिए लिफ्ट ऑन अथवा लिफ्ट ऑफ के लिए मौजूदा दरमान में प्रभार भी उपलब्ध हैं। उसी समय, कंटेनरों के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए दरों के निर्धारण के साथ, यह महसूस किया गया था कि केओपीटी के दरमान में यथा निर्धारित कंटेनरों के लिए कंटेनर प्रहस्तन

दरों में इसे लागू करने के लिए उपयुक्त संशोधन करने की आवश्यकता है। इस संबंध में, केओपीटी का मत है कि, केओपीटी के दरमान में निर्धारित दरें केवल तभी वसूल की जाती हैं जब केओपीटी द्वारा स्वयं अथवा अपने सेवा प्रदाता के माध्यम से सेवाएं प्रदान की जाती हैं, जबकि, स्टीवडोरिंग प्रभार पत्तन द्वारा नहीं अपितु निजी स्टीवडोरों/प्रहस्तन एजेंटों द्वारा सेवा प्रदान किए जाने वाले बर्थों पर प्रभार्य होते हैं। तथापि, पत्तन ने आश्वासन दिया है कि वह इस प्राधिकरण का रुख करेगा, यदि ऐसा करने के लिए उसके दरमान में कोई संशोधन करने की स्थिति आएगी।

- (xvii). बैगों में डालने तथा सिलाई परिचालनों की लागत इस आधार पर अधिकतम दरों की गणना में केओपीटी द्वारा विचार नहीं की गई है कि ऐसी सेवाएं एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अधीन यथा सूचीबद्ध सेवाओं की सूची के अधीन नहीं आती हैं। केओपीटी ने यह भी कहा है कि यद्यपि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(1)(ड), 'पोतों के मामले में कोई अन्य सेवा' कवर करता है, धारा 42 'माल के मामले में कोई अन्य सेवाएं' का उल्लेख नहीं है। इस संबंध में, यह कहना है कि बैगिंग आदि जैसी सेवाएं 'सामान प्राप्त करना, हटाना, स्थानांतरित करना, परिवहन करना, भंडारण करना अथवा डिलीवरी करना', जोकि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(1)(ख) के अधीन शामिल हैं, की कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के साथ संयोगिक है, जिसके लिए यह प्राधिकरण महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अनुसार प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अधिकार प्राप्त है। संयोगवश, इस प्राधिकरण ने, उर्वरकों के प्रहस्तन के लिए विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव पर कार्यवाही करते समय, 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन उर्वरकों को बैग में डालने के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित किया है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, केओपीटी को यह सलाह दी जाती है कि अपने निर्णय की समीक्षा करे और बैगों में डालने तथा सिलाई के लिए प्रभारों के निर्धारण हेतु पृथक प्रस्ताव लेकर आए।
- (xviii). केओपीटी में केडीएस सहित सभी महापत्तन न्यासों में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए तदर्थ अपफ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित करते समय, इस प्राधिकरण ने कुछ सामान्य शब्दावलियों जैसे तटीय पोत, विदेशगामी पोत, स्टीवडोरिंग, स्टीवडोर, तट प्रहस्तन, तट प्रहस्तन एजेंट के लिए परिभाषाएं निर्धारित की हैं। केओपीटी के केडीएस में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में उन परिभाषाओं को जारी रखने की अनुमति दी गई है।
- (xix). इसी प्रकार, पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की लेवी के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली से संबंधित सामान्य निबंधन एवं शर्तें, रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रभार (सीआरसी), 2005, 2008 और 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित निजी क्षेत्र भागीदारी के लिए बीओटी/बीओओटी परिचालकों अथवा किसी अन्य व्यवस्था के लिए प्रशुल्क की गैर-प्रयोज्यता से संबंधित सामान्य निबंधन एवं शर्तें, सम्पूर्ण पत्तन के लिए पर प्रशुल्क की एकसमान प्रयोज्यता जहां स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन निजी एजेंसियों अथवा कम्पनियों द्वारा किये जाते हैं, अब अनुमोदित अंतिम अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में जारी रखने की अनुमति दी गई है।
- (xx). केओपीटी ने अपने प्रस्ताव में कहा है कि महापत्तनों के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति, 2016 स्टीवडोरों तथा तट प्रहस्तन एजेंटों के लिए लाइसेंस जारी करने के लिए कोई बोली प्रक्रिया निर्धारित नहीं करती है। इसलिए यह कहना है कि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 2.4, जो यह अपेक्षा करता है कि बोली दस्तावेज और बाद में परिचालक के मामले में करार में उल्लिखित किए जाने वाले अपफ्रंट प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति के समान नहीं है। दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित अपफ्रंट प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक बोली दस्तावेज में उल्लिखित किए जाने हैं, यदि कोई बोली प्रक्रिया हो, और बाद में परिचालक के मामले में करार में उल्लिखित किए जाने हैं।
- (xxi). केओपीटी ने कहा है कि दिशानिर्देश एमपीटी अधिनियम की धारा 42(3) के अधीन स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन गतिविधि चलाने के लिए प्राधिकृत किए जाने हेतु लागू होंगे। चूंकि एमपीटी अधिनियम की धारा 42(3) में कहा गया है कि बोर्ड, केंद्रीय सरकार की पिछली मंजूरी से, किसी व्यक्ति को यथा सहमत होने वाली निबंधन एवं शर्तों की उप धारा (1) में उल्लिखित सेवाओं में से किसी का निष्पादन करने के लिए प्राधिकृत कर सकता है, केओपीटी ने स्पष्टीकरण मांगा है कि क्या किन्हीं स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंटों के लिए विनियम के अधीन ऐसा लाइसेंस जारी करने से पहले, धारा 42(3) के अधीन यथा अपेक्षित उपर्युक्त प्राधिकृत किए जाने के लिए केंद्रीय सरकार की पूर्व अनुमति पूर्व-अपेक्षित है। चूंकि मंजूरकर्ता प्राधिकरण केंद्रीय सरकार है, इसलिए केओपीटी को यह मामला केवल केंद्रीय सरकार के समक्ष ही रखना होगा।
- (xxii). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी और 31 दिसम्बर के बीच आने वाले भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में 60 प्रतिशत भिन्नता की सीमा तक मुद्रास्फीति से प्रतिवर्ष सूचकांकित की जाएंगी और समायोजित सूचकांकित दरमान प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू रहेगा। चूंकि अनुमान वर्ष 2016 के हैं, इसलिए डब्ल्यूपीआई वृद्धि के लिए आधार वर्ष 01 जनवरी 2017 निर्धारित किया गया है। तदनुसार, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में उपयुक्त टिप्पणी निर्धारित की गई है।
- (xxiii). इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/80/2016-केओपीटी दिनांक 08 फरवरी 2017 द्वारा तदर्थ आधार पर स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित करते समय कहा था कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली अंतिम दरें भावी प्रभाव से लागू होंगी। तदनुसार, अनुमोदित अंतिम दरें इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित सामान्य दृष्टिकोण के अनुसार राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद भावी प्रभाव से लागू होंगी। अंतरिम आदेश दिनांक 08 फरवरी 2017 में यथा उल्लिखित, तदर्थ आधार पर अंगीकृत अंतरिम दरें वैसे ही स्वीकार की जाएंगी। अंतरिम आदेश दिनांक 08 फरवरी 2017 में इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम दरों और तदर्थ दरों के बीच भिन्नता की स्थिति में वापिसी/वसूली का कोई प्रश्न नहीं होगा।
- (xxiv). रिकॉर्ड के सापेक्ष अथवा किन्हीं अन्य उपयुक्त कारणों से कोई त्रुटि दिखाई देती है तो केओपीटी भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना के 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य/कारण देते हुए समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है। यदि पत्तन उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशन का कोई मुद्दा हो तो वे पत्तन का रुख कर सकते हैं।

12.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण केओपीटी में केडीएस के लिए कार्यनिष्पादन मानकों के साथ अपफ्रंट स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन प्रभारों की अनुसूची अनुमोदित करता है जो **अनुबंध-IX** रूप में संलग्न है।

- 12.2. अनुमोदित अधिकतम दरें, लाइसेंस जारी करते समय, प्राधिकृत किए जाने की शर्त के रूप में बनाते हुए, प्राधिकृत स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालक पर 3 वर्षों की अवधि के लिए लागू की जा सकती हैं। प्रदत्त अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जबतक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तार नहीं किया जाता है। पत्तन को यह सलाह दी जाती है कि कार्यनिष्पादन मानकों के साथ स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क के कार्यान्वयन के लिए जरूरी कार्रवाई करे।
- 12.3. स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में यथा विनिर्दिष्ट, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित अप्रकट प्रशुल्क तथा कार्यनिष्पादन मानक बोली दस्तावेज में और बाद में परिचालक के मामले में करार में उल्लिखित किए जाएं।
- 12.4. स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 में यथा दिए गए अप्रकट स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन प्रभारों का सूचकांकन स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7 के साथ पढ़ा जाए। यदि परिचालक पिछले 12 महीनों में अनुबंध-XI के अनुसार निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं करता है तो परिचालक 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार नहीं होगा और परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 में यथा निर्धारित 60 प्रतिशत सूचकांकन के साथ प्रशुल्क वसूली जारी रखेगा।
- 12.5. स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 8.1 में यथा विनिर्दिष्ट, परिचालक कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, प्रति पाली आउटपुट पर वार्षिक रिपोर्ट पत्तन द्वारा लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग/तट प्रहस्तन परिचालनों के मामले में वित्तीय वर्ष के अंत के बाद एक माह के भीतर केओपीटी और प्राधिकरण को प्रस्तुत करेगा। कोई अन्य सूचना जिसकी इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षा की जाती है, वह भी उन्हें समय-समय पर प्रस्तुत की जाएगी।
- 12.6. स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 8.2 में यथा विनिर्दिष्ट, यह प्राधिकरण परिचालकों तथा केओपीटी से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण प्रस्तुत किए गए ऐसे किन्हीं आंकड़ों/सूचना को प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में किसी परिचालक अथवा केओपीटी से प्राप्त होने वाले अनुरोध पर विचार करेगा जो वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील हों। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और उनके प्रकाशन पर उनके राजस्व/परिचालन पर पड़ने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव के बारे में बताया जाएगा। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।
- 12.7. (क). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 9.1 में यथा विनिर्दिष्ट, विभिन्न घटकों के लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानदंड न्यूनतम होंगे जिन्हें परिचालक द्वारा अर्जित किया जाएगा। ये कार्यनिष्पादन मानदंड बोली दस्तावेजों में शामिल किए जाएंगे, यदि बोली प्रक्रिया होती है।
- (ख). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, परिचालक द्वारा वास्तव में अर्जित कार्यनिष्पादन की तिमाही आधार पर केओपीटी तथा इस प्राधिकरण दोनों द्वारा निगरानी की जाएगी। निर्धारित कार्यनिष्पादन अर्जित करने में कोई कमी रहने की स्थिति में, पत्तन द्वारा परिचालक के साथ किए गए करार में दी गई शर्तों के अनुसार परिचालक पर कार्रवाई शुरू करेगा।
- 12.8. स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 10 में यथा विनिर्दिष्ट, यदि किसी उपयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों को परिचालक द्वारा अर्जित नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो वह अभ्यावेदन इस प्राधिकरण को भेजेगा जोकि बाद में अभ्यावेदन की जांच करेगा और अपने निष्कर्ष केओपीटी को देगा। केओपीटी करार की अनुबंध शर्तों के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर जरूरी कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

टी. एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असाधारण / 451 / 17]

अनुबंध - I

दिशानिर्देशों के अनुसार उत्पादकता मानदंडों के सापेक्ष पत्तन द्वारा यथा प्रस्तुत पिछले 3 वर्षों के लिए केओपीटी में औसत उत्पादकता और केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित उत्पादकता मानदंडों का तुलनात्मक विवरण।

क्र.सं.	घटक	दिशानिर्देशों के अनुसार			केओपीटी द्वारा यथा दिए गए अनुसार पिछले 3 वर्षों के दौरान प्रति हुक प्रति पाली अर्जित औसत उत्पादकता (मी.ट. में)	वास्तविक और पूर्णांकित पर लगभग 10 प्रतिशत वृद्धि पर विचार करते हुए केओपीटी द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता			टीएएमपी द्वारा यथा सुविचारित उत्पादकता मानदंड	
		मानदंड प्रति हुक प्रति पाली (मी.ट. में)	हुकों की संख्या प्रति पाली	मानदंड प्रति पाली (मी.ट. में)		उत्पादकता प्रति हुक प्रति पाली (मी.ट. में)	हुकों की सं. प्रति पाली	उत्पादकता प्रति पाली (मी.ट. में)	उत्पादकता प्रति हुक प्रति पाली (मी.ट. में)	उत्पादकता प्रति पाली (मी.ट. में)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) x (4)	(6)	(7)	(8)	(9) = (7) x (8)	(10)	(11)

I	शुष्क बल्क कार्गो									
1	उर्वरक और उर्वरक कच्चा माल	900	3	2700	341	375	1.5	563	375	563
2	कोयला (सभी प्रकार)	900	4	3600	450	495	1.8	891	495	891
3	लौह अयस्क, लौह गुट्टिकाएं, बेनटोनाइट, बाक्साइट, कॉपर कंसन्ट्रेट, सीसा और जिंक अयस्क	1460	4	5840	548	605	2	1210	605	1210
4	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य शुष्क थोक कार्गो	1080	3	3240	418	460	1.7	782	460	782
5	नमक	1000	3	3000	426	470	1.6	752	470	752
II	ब्रेक बल्क कार्गो									
1	बैग कार्गो	300	2.5	750	143	160	1.6	256	160	256
2	जम्बो बैग	560	2.5	1400	217	240	1.6	384	240	384
3	लौह एवं स्टील - कोइलें और स्लैब	1360	2.5	3400	465	515	1	515	515	515
4	लौह एवं स्टील - पाइप, ट्यूब और प्लेटें	280	2.5	700	242	270	1.6	432	270	432
5	लकड़ी के लट्ठे	320 - नरम 480 - कठोर	2.5	800 - नरम 1200 - कठोर	202	225	1.7	383	225	383
6	कंटेनर (लदे हुए/खाली) गैर-एचएमसी बर्थ में	200 - खाली 1050 - लदा हुआ	2	400 - खाली 2100 - लदा हुआ	नहीं दिया गया	60	1.5	90	60	90
7	परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों सहित मिश्रित सामान्य कार्गो	नहीं दिया गया	-	-	197	220	1.6	352	220	352
8	परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों सहित तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो	नहीं दिया गया	-	-	90	100	1.5	150	100	150

अनुबंध- II(क)

शुष्क बल्क कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग परिचालनों हेतु उपस्कर किराया लागत

शुष्क बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो समूह	उत्पादकता		उपस्कर का प्रकार						कुल लागत प्रति टुक प्रति पाली
				गैब			पेलोडर/डोजर			
		उत्पादकता टनों में प्रति पाली	टुकों की औसत संख्या प्रति पाली	उपस्कर किराया दर	उपस्कर की सं. प्रति टुक प्रति पाली	कुल लागत	उपस्कर किराया दर	उपस्कर की सं. प्रति टुक प्रति पाली	कुल लागत	
1	उर्वरक और उर्वरक कच्चा माल	563	1.5	9000	1	9000	10000	1	10000	19000
2	कोयला (सभी प्रकार)	891	1.8	9000	1	9000	10000	1	10000	19000
3	लौह अयस्क, लौह गुट्टिकाएं, बेनटोनाइट, बाक्साइट, कॉपर कंसन्ट्रेट, सीसा और जिंक अयस्क	1210	2	9000	1	9000	10000	1	10000	19000
4	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य शुष्क थोक कार्गो	782	1.7	9000	1	9000	10000	1	10000	19000
5	नमक	752	1.6	9000	1	9000	10000	1	10000	19000

अनुबंध - II(ख)

ब्रेक बल्क कार्यों के लिए स्टीवडोरिंग परिचालनों हेतु उपस्कर किराया लागत

ब्रेक बल्क कार्यों

क्र.सं.	कार्यो समूह	उत्पादकता		उपस्कर का प्रकार																				कुल लाभ त प्रति ट्रक प्रति पाली	
				लट्टे गैब			निचल स्लिंग			ट्रक/रस्ती स्लिंग			बाबर रोप स्लिंग			मैन्युअल स्ट्रैडर			फोर्क लिफ्ट ट्रक 10 टन			फोर्क लिफ्ट ट्रक 5 टन			
		उत्पाद कता टनों में प्रति ट्रक प्रति पाली	ट्रकों की औस त संख्या प्रति पाली	उपस्कर किरा या दर	उपस्कर की सं.	कुल लाभ त	उपस्कर किरा या दर	उपस्कर की सं.	कुल लाभ त	उपस्कर किरा या दर	उपस्कर की सं.	कुल लाभ त	उपस्कर किरा या दर	उपस्कर की सं.	कुल लाभ त	उपस्कर किरा या दर	उपस्कर की सं.	कुल लाभत	उपस्कर किरा या दर	उपस्कर की सं.	कुल लाभ त				
1	बैग कार्गो	256	1.6	11500	0	0	4200	1	4200	3000	0	0	12500	0	0	5000	0	0	12500	0	0	7500	0	0	4200
2	जम्बो बैग	384	1.6	11500	0	0	4200	0	0	3000	1	3000	12500	0	0	5000	0	0	12500	0	0	7500	1	7500	10500
3	लोह एवं स्टील — कोइलें और स्लेब	515	1	11500	0	0	4200	0	0	3000	0	0	12500	1	12500	5000	0	0	12500	2	25000	7500	0	0	37500
4	लोह एवं स्टील — पाइप, टयूबें और प्लेटें	432	1.6	11500	0	0	4200	0	0	3000	1	3000	12500	0	0	5000	0	0	12500	0	0	7500	1	7500	10500
5	ब्रकडी के लट्टे — (नरम/कठोर)	383	1.7	11500	1	11500	4200	0	0	3000	0	0	12500	0	0	5000	0	0	12500	0	0	7500	0	0	11500
6	कंटेनर (खाली/लदे हुए)	90	1.5	11500	0	0	4200	0	0	3000	0	0	12500	0	0	5000	1	5000	12500	0	0	7500	0	0	5000
6 A	कंटेनर (खाली/लदे हुए)	90	1.5	11500	0	0	4200	0	0	3000	0	0	12500	0	0	5000	1	5000	12500	0	0	7500	0	0	5000
7	परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों सहित मिश्रित सामान्य कार्गो	352	1.6	11500	0	0	4200	0	0	3000	0	0	12500	1	12500	5000	0	0	12500	0	0	7500	1	7500	20000
8	परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों सहित तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो	150	1.5	11500	0	0	4200	1	4200	3000	0	0	12500	0	0	5000	0	0	12500	0	0	7500	0	0	4200

अनुबंध-III(क)

शुष्क बल्क कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग परिचालनों हेतु लेबर लागत

शुष्क बल्क कार्गो														
क्र.सं.	कार्गो समूह	दिशानिर्देशों के अनुसार और केओपीटी द्वारा सुविचारित मानदंड प्रति हुक प्रति पाली				मानवशक्ति के लिए दर				जनशक्ति के लिए लागत				कुल लेबर लागत प्रति हुक प्रति पाली
		टिण्डल	सिग्नलमैन	मजदूर	परिचालक	टिण्डल (मेट)	सिग्नलमैन	मजदूर	परिचालक	टिण्डल (मेट)	सिग्नलमैन	मजदूर	परिचालक	
1	उर्वरक और उर्वरक कच्चा माल	1	1	0	1	1838	1881	1731	1941	1838	1881	0	1941	5660
2	कोयला (सभी प्रकार)	1	1	0	1	1838	1881	1731	1941	1838	1881	0	1941	5660
3	लौह अयस्क, लौह गुट्टिकाएं, बेनटोनाइट, बाक्साइट, कॉपर कंसन्ट्रेट, सीसा और जिंक अयस्क	1	1	0	1	1838	1881	1731	1941	1838	1881	0	1941	5660
4	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य शुष्क थोक कार्गो	1	1	0	1	1838	1881	1731	1941	1838	1881	0	1941	5660
5	नमक	1	1	0	1	1838	1881	1731	1941	1838	1881	0	1941	5660

अनुबंध - III(ख)

ब्रेक बल्क कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग परिचालनों हेतु लेबर लागत

ब्रेक बल्क कार्गो														
क्र.सं.	कार्गो समूह	मानदंड प्रति हुक प्रति पाली				मानवशक्ति के लिए दर				जनशक्ति के लिए लागत				कुल लेबर लागत प्रति हुक प्रति पाली
		टिण्डल	सिग्नलमैन	मजदूर	परिचालक	टिण्डल	सिग्नलमैन	मजदूर	परिचालक	टिण्डल	सिग्नलमैन	मजदूर	परिचालक	
1	बैग कार्गो	1	1	4	1	1838	1881	1731	1941	1838	1881	6924	1941	12584
2	जम्बो बैग	1	1	4	1	1838	1881	1731	1941	1838	1881	6924	1941	12584
3	लौह एवं स्टील – कोइलें और स्लैब	1	1	2	1	1838	1881	1731	1941	1838	1881	3462	1941	9122
4	लौह एवं स्टील – पाइप, ट्यूबें और प्लेटें	1	1	2	1	1838	1881	1731	1941	1838	1881	3462	1941	9122
5	लकड़ी के लट्टे – (नरम/कठोर)	1	1	2	1	1838	1881	1731	1941	1838	1881	3462	1941	9122
6	कंटेनर (खाली/लदे हुए)	1	1	2	1	1838	1881	1731	1941	1838	1881	3462	1941	9122
6क	कंटेनर (खाली/लदे हुए)	1	1	2	1	1838	1881	1731	1941	1838	1881	3462	1941	9122
7	परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों सहित मिश्रित सामान्य कार्गो	1	1	4	1	1838	1881	1731	1941	1838	1881	6924	1941	12584
8	परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों सहित तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो	1	1	4	1	1838	1881	1731	1941	1838	1881	6924	1941	12584

अनुबंध- IV(क)

शुष्क बल्क कार्गो की स्टीवडोरिंग के लिए मानक प्रशुल्क/अधिकतम दरों की गणना

राशि रु. में

क्र.सं.	कार्गो समूह	उपस्कर किराया लागत	लेबर लागत	कुल परिचालन लागत	20% परिचालन उपरिव्यय	20% प्रशासनिक उपरिव्यय	कुल	20% मार्जिन	राजस्व अपेक्षा प्रति हुक प्रति पाली	मानदंड प्रति हुक प्रति पाली (मी.ट.)	मानक प्रशुल्क/अधिकतम प्रशुल्क/अधिकतम दर प्रति टन		
											केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित	हमारे द्वारा यथा संशोधित	
												विदेशी	तटीय
1	उर्वरक और उर्वरक कच्चा माल	19000.00	5660.00	24660.00	4932.00	4932.00	34524.00	6904.80	41428.80	375	110.48	113.66	68.20
2क	ताप कोयला	19000.00	5660.00	24660.00	4932.00	4932.00	34524.00	6904.80	41428.80	495	83.69	83.69	83.69
2ख	ताप कोयला से इतर कोयला	19000.00	5660.00	24660.00	4932.00	4932.00	34524.00	6904.80	41428.80	495	83.69	86.11	51.67
3क	लौह अयस्क, लौह गुट्टिकाएँ	19000.00	5660.00	24660.00	4932.00	4932.00	34524.00	6904.80	41428.80	605	68.48	68.48	68.48
3ख	बेनटोनाइट, बाक्साइट, कॉपर कंसंट्रेट, सीसा और जिंक अयस्क	19000.00	5660.00	24660.00	4932.00	4932.00	34524.00	6904.80	41428.80	605	68.48	70.45	42.27
4	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य शुष्क थोक कार्गो	19000.00	5660.00	24660.00	4932.00	4932.00	34524.00	6904.80	41428.80	460	90.06	92.66	55.60
5	नमक	19000.00	5660.00	24660.00	4932.00	4932.00	34524.00	6904.80	41428.80	470	88.15	90.69	54.41

अनुबंध - IV(ख)

ब्रेक बल्क कार्गो की स्टीवडोरिंग के लिए मानक प्रशुल्क/अधिकतम दरों की गणना

राशि रु. में

ब्रेक बल्क कार्गो													
क्र.सं.	कार्गो समूह	उपस्कर किराया लागत	लेबर लागत	कुल परिचालन लागत	20% परिचालन उपरिव्यय	20% प्रशासनिक उपरिव्यय	कुल	20% मार्जिन	राजस्व अपेक्षा प्रति हुक प्रति पाली	मानदंड प्रति हुक प्रति पाली (मी.ट.)	मानक प्रशुल्क/अधिकतम प्रशुल्क/अधिकतम दर प्रति टन		
											केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित*	हमारे द्वारा यथा संशोधित	
												विदेशी	तटीय
1	बैग कार्गो	4200	12584	16784	3356.80	3356.80	23497.60	4699.52	28197.12	160	176.23	181.31	108.79
2	जम्बो बैग	10500	12584	23084	4616.80	4616.80	32317.60	6463.52	38781.12	240	161.59	166.24	99.74
3	लोह एवं स्टील – कोइलें और स्लेब	37500	9122	46622	9324.40	9324.40	65270.80	13054.16	78324.96	515	152.09	156.47	93.88
4	लोह एवं स्टील – पाइप, ट्यूबें और प्लेटें	10500	9122	19622	3924.40	3924.40	27470.80	5494.16	32964.96	270	122.09	125.61	75.37
5	लकड़ी के लट्टे – (नरम/कठोर)	11500	9122	20622	4124.40	4124.40	28870.80	5774.16	34644.96	225	153.98	158.41	95.05
6	कंटेनर (लदे हुए)	5000	9122	14122	2824.40	2824.40	19770.80	3954.16	23724.96	60	395.42	406.81	244.09
6a	कंटेनर (खाली)	5000	9122	14122	2824.40	2824.40	19770.80	3954.16	23724.96	60	395.42	406.81	244.09
7	परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों सहित मिश्रित सामान्य कार्गो	20000	12584	32584	6516.80	6516.80	45617.60	9123.52	54741.12	220	248.82	255.99	153.59
8	परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों सहित तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो	4200	12584	16784	3356.80	3356.80	23497.60	4699.52	28197.12	100	281.97	-NA-	281.97

* प्रस्तावित दरों पर पहुंचने के लिए केओपीटी की गणना में एक त्रुटि थी क्योंकि केओपीटी ने उत्पादकता प्रति हुक प्रति पाली की बजाय आधार रूप में उत्पादकता प्रति पाली पर विचार किया था। यहाँ दर्शाई गई दरें उत्पादकता प्रति हुक प्रति पाली पर विचार करते हुए केओपीटी के लिए पुनः गणना की गई हैं।

अनुबंध- V(क)

शुष्क बल्क कार्गो के लिए तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु उपस्कर लागत

शुष्क बल्क कार्गो														
क्र.सं.	कार्गो समूह	उत्पादकता											कुल लागत प्रति पाली	प्रहस्तित कुल मात्रा प्रति पाली
		उत्पादकता टनों में प्रति हुक प्रति पाली		एक्सक्वेटर्स		पेलोडर			डम्पर					
				उपस्कर किराया दर	उपस्कर की सं.	कुल लागत	उपस्कर किराया दर	उपस्कर की सं.	कुल लागत	उपस्कर किराया दर	उपस्कर की सं.	कुल लागत		
1	उर्वरक और उर्वरक कच्चा माल	375	1.5	14000	0	0	10000	2	20000	5160	0	0	20000	563
2	कोयला (सभी प्रकार)	495	1.8	14000	1	14000	10000	2	20000	5160	6	30960	64960	891
3	लोह अयस्क, लौह गुट्टिकाएँ, बेनटोनाइट, बाक्साइट, कॉपर कंसन्ट्रेट, सीसा और जिंक अयस्क	605	2	14000	1	14000	10000	2	20000	5160	7	36120	70120	1210
4	चूनापत्थर, डोलोमाइट, विलकर, बले, रेत और अन्य शुष्क थोक कार्गो	460	1.7	14000	1	14000	10000	2	20000	5160	6	30960	64960	782
5	नमक	470	1.6	14000	1	14000	10000	2	20000	5160	6	30960	64960	752

अनुबंध- V(ख)

ब्रेक बल्क कार्गो के लिए तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु उपस्कर लागत

ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो समूह	उत्पादकता																	कुल लागत प्रति पाली	प्रहस्तित कुल मात्रा प्रति पाली
		उत्पादकता टनों में प्रति टुक प्रति पाली	टुकों की औसत संख्या प्रति पाली	लट्टा ग्रेबर 10 टन			मोबाइल क्रेन 10/15 टन			मोबाइल क्रेन 20/30 टन			** ट्रैक्टर ट्रेलर 20/30 टन			टॉप लिफ्टर - रीच स्टेकर				
				उपस्कर किराया दर	उपस्कर की सं.	कुल लागत	उपस्कर किराया दर	उपस्कर की सं.	कुल लागत	उपस्कर किराया दर	उपस्कर की सं.	कुल लागत	उपस्कर किराया दर	उपस्कर की सं.	कुल लागत	उपस्कर किराया दर	उपस्कर की सं.	कुल लागत		
1	बैग कार्गो	160	1.6	12000	0	0	10000	0	0	15000	0	0	4800	0	0	35000	0	0	0	256
2	जम्बो बैग	240	1.6	12000	0	0	10000	1	10000	15000	0	0	4800	5	24000	35000	0	0	34000	384
3	लोह एवं स्टील - कोइल और स्लेब	515	1	12000	0	0	10000	0	0	15000	1	15000	4800	5	24000	35000	0	0	39000	515
4	लोह एवं स्टील - पाइप, ट्यूब और प्लेट	270	1.6	12000	0	0	10000	1	10000	15000	0	0	4800	6	28800	35000	0	0	38800	432
5	लकड़ी के लट्टे - (नरम/कठोर)	225	1.7	12000	1	12000	10000	0	0	15000	0	0	4800	5	24000	35000	0	0	36000	383
6	कंटेनर (लदे हुए)	60	1.5	12000	0	0	10000	0	0	15000	0	0	4800	5	24000	35000	0.75	26250	50250	90
6क	कंटेनर (खाली)	60	1.5	12000	0	0	10000	0	0	15000	0	0	4800	5	24000	35000	0.75	26250	50250	90
7	परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा	220	1.6	12000	0	0	10000	0	0	15000	1	15000	4800	5	24000	35000	0	0	39000	352

	मशीनरी पुर्जो सहित मिश्रित सामान्य कार्गो																			
8	परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जो सहित तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो	100	1.5	12000	0	0	10000	1	10000	15000	0	0	4800	2	9600	35000	0	0	19600	150

अनुबंध - VI(क)

शुष्क बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए मानक प्रशुल्क/अधिकतम दरों की गणना

शुष्क बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो समूह	उपस्कर किराया लागत	लेबर लागत	कुल परिचालन लागत	20% परिचालन उपरिव्यय	20% प्रशासनिक उपरिव्यय	कुल	20% मार्जिन	राजस्व अपेक्षा प्रति पाली	मानदंड प्रति पाली	मानक प्रशुल्क/अधिकतम प्रशुल्क/अधिकतम दर प्रति टन		
											केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित	हमारे द्वारा यथा संशोधित	
												विदेशी	तटीय
1	उर्वरक और उर्वरक कच्चा माल	20000.00	1000.00	21000.00	4200.00	4200.00	29400.00	5880.00	35280.00	563	62.72	64.53	38.72
2क	ताप कोयला	64960.00	3248.00	68208.00	13641.60	13641.60	95491.20	19098.24	114589.44	891	128.61	128.61	128.61
2ख	ताप कोयला से इतर कोयला	64960.00	3248.00	68208.00	13641.60	13641.60	95491.20	19098.24	114589.44	1210	128.61	132.31	79.39
3क	लोह अयस्क, लोह गुट्टिकाएं	70120.00	3506.00	73626.00	14725.20	14725.20	103076.40	20615.28	123691.68	1210	102.22	102.22	102.22
3ख	बेनटोनाइट, बाक्साइट, कॉपर कंसन्ट्रेट, सीसा और जिंक अयस्क	70120.00	3506.00	73626.00	14725.20	14725.20	103076.40	20615.28	123691.68	1210	102.22	105.17	63.10

4	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य शुष्क थोक कार्गो	64960.00	3248.00	68208.00	13641.60	13641.60	95491.20	19098.24	114589.44	782	146.53	150.75	90.45
5	नमक	64960.00	3248.00	68208.00	13641.60	13641.60	95491.20	19098.24	114589.44	752	152.38	156.77	94.06

अनुबंध- VI(ख)

ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए मानक प्रशुल्क/अधिकतम दरों की गणना

शुष्क बल्क कार्गो													
क्र.सं.	कार्गो समूह	उपस्कर किराया लागत	लेबर लागत	कुल परिचालन लागत	20% परिचालन उपरिव्यय	20% प्रशासनिक उपरिव्यय	कुल	20% मार्जिन	राजस्व अपेक्षा प्रति पाली	मानदंड प्रति पाली	मानक प्रशुल्क/अधिकतम प्रशुल्क/अधिकतम दर प्रति टन		
											केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित	हमारे द्वारा यथा संशोधित	
												विदेशी	तटीय
1	बैग कार्गो	0	14080	14080	2816	2816	19712	3942	23654	256	92.40	95.06	57.04
2	जम्बो बैग	34000	3400	37400	7480	7480	52360	10472	62832	384	163.63	168.34	101.00
3	लौह एवं स्टील – कोइल और स्लेब	39000	3900	42900	8580	8580	60060	12012	72072	515	139.95	143.98	86.39
4	लौह एवं स्टील – पाइप, ट्यूब और प्लेट	38800	3880	42680	8536	8536	59752	11950	71702	432	165.98	170.76	102.46
5	लकड़ी के लट्टे – (नरम/कठोर)	36000	3600	39600	7920	7920	55440	11088	66528	383	173.93	178.94	107.36
6क	कंटेनर (लदे हुए) – टीईयू में	50250	5025	55275	11055	11055	77385	15477	92862	90	1031.80	1061.52	636.91
6ख	कंटेनर (खाली) – टीईयू में	50250	5025	55275	11055	11055	77385	15477	92862	90	1031.80	1061.52	636.91
7	परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों सहित मिश्रित सामान्य कार्गो	39000	3900	42900	8580	8580	60060	12012	72072	352	204.75	210.65	126.39
8	परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों सहित तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो	19600	1960	21560	4312	4312	30184	6037	36221	150	241.47	-एनए-	241.47

अनुबंध - VII(क)

केओपीटी द्वारा यथा दिये गए और टीएएमपी द्वारा सुविचारित लंगरगाह में शुष्क बल्क/त्रेक बल्क कार्गो के स्टीबडोरिंग परिचालन के लिए मानक प्रशुल्क/अधिकतम दरों की गणना

क्र.सं.	कार्गो समूह	औसत हुक पाली आउटपुट (टन में)	केन परिचालक हेतु किराया लागत प्रति पाली	केन परिचालक लागत प्रति टन	लेबर लागत प्रति टन	कुल परिचालन लागत	20% परिचालन उपरिव्यय	उप जोड़	20% प्रशासनिक उपरिव्यय	जोड़	20% मार्जिन	राजस्व अपेक्षा प्रति हुक प्रति पाली	अधिकतम दर प्रति टन		
													केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित	हमारे द्वारा यथा संशोधित	
														विदेशी	तटीय
1क	ताप कोयला	690	700.00	1.01	15	16.01	3.20	19.22	3.20	22.42	4.48	26.90	26.90	26.90	26.90
1ख	ताप कोयला से इतर कोयला	690	700.00	1.01	15	16.01	3.20	19.21	3.20	22.41	4.48	26.89	26.89	27.67	16.60
2	बैग कार्गो	240	700.00	2.92	28	30.92	6.18	37.10	6.18	43.28	8.66	51.94	51.94	53.44	32.06
3	खाद्यान्न	640	700.00	1.09	15	16.09	3.22	19.31	3.22	22.53	4.51	27.04	27.04	27.82	16.69
4	अन्य बल्क	620	700.00	1.13	15	16.13	3.23	19.35	3.23	22.58	4.52	27.10	27.10	27.88	16.73
5	चीनी	415	700.00	1.69	15	16.69	3.34	20.02	3.34	23.36	4.67	28.03	28.03	28.84	17.30
6	लट्टा	540	700.00	1.30	20	21.30	4.26	25.56	4.26	29.81	5.96	35.78	35.78	36.81	22.09

* बैग कार्गो के मामले में, लंगरगाह में हुक-शिफ्ट आउटपुट एकदम से उपलब्ध नहीं है। बर्थ में जलयान के बैग कार्गो के हुक-शिफ्ट आउटपुट की 1.5 गुना अधिकतम दर पर पहुंचने के प्रयोजन के लिए, बाजों में निःशुल्क उतराई पर विचार करते हुए केओपीटी द्वारा अनुमान लगाया गया है।

2. *लंगरगाह में लागत के मामले में सूचना मौखिक रूप से प्राप्त नहीं की जा सकी थी। यह विदित है कि वैयक्तिक लेबर किराया लागत नहीं है। लेबर लागत स्थल पर स्थानीय लेबर यूनियनों द्वारा नियंत्रित की जाती है और प्रति टन आधार पर देय है।

अनुबन्ध - VII(ब)

शुष्क बल्क/श्रेक बल्क कार्यों के लिए वर्ष में बार्ज प्रहस्तन के लिए मानक प्रशुल्क/अधिकतम वरों की गणना

क्र.सं.	कार्यो समूह	औसत पाली आउटपुट (टन में)	बार्ज उतराई के लिए उपस्कर की किराया लागत				बार्ज उतराई के लिए उपस्कर लागत प्रति टन	बार्ज उतराई के लिए लेबर की लागत (रु. प्रति टन)	बार्ज उतराई प्रति टन के लिए कुल परिचालन लागत	20% परिचालन उपरिव्यय	20% प्रशासनिक उपरिव्यय	कुल लागत	20 % मार्जिन	पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित			हमारे द्वारा यथा संशोधित		स्टेकिंग बार्ज तक वर्ष में बार्ज उतराई के लिए कुल लागत			
														बार्ज उतराई के लिए अधिकतम वर प्रति टन	तट प्रहस्तन के लिए अधिकतम वर प्रति टन	स्टेकिंग बार्ज तक वर्ष में बार्ज उतराई के लिए कुल लागत	बार्ज उतराई के लिए अधिकतम वर प्रति टन	तट प्रहस्तन के लिए अधिकतम वर प्रति टन				
			मोबाइल तट क्रेन/आरएस टी	गैब	स्लिप/स्प्रेडर	जोड़											विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1	खाद्यान् न (बल्क)	295	15000	800 0		2300 0	78	0	78	16	16	109	22	130.98	92.40	223.38	134.76	80.85	95.06	57.04	229.82	137.89
2	वर्ष वैकअप शेड में चट्टा लगाया गया खाद्यान् न (बैग)	225	15000		4200	1920 0	85	25	110	22	22	154	31	185.36	92.40	277.76	190.70	114.4 2	95.06	57.04	285.76	171.46
3a	ताप कोयला (सभी प्रकार)	410	15000	800 0		2300 0	56	0	56	11	11	79	16	94.24	128.61	222.85	94.24	94.24	128.61	128.6 1	222.85	222.85
3b	ताप कोयला से इतर कोयला	410	15000	800 0	0	2300 0	56	0	56	11	11	79	16	94.24	128.61	222.85	96.96	58.18	132.31	79.39	229.26	137.57

4	अन्य वैग कार्गो	310	15000		4200	1920 0	62	25	87	17	17	122	24	146.05	92.40	238.45	150.26	90.16	95.06	57.04	245.32	147.19
5	कंटेनर (सीईयू में)	35	15000		5000	2000 0	571	43	614	123	123	860	172	1032.0 0	1031.8 0	2063.8 0	1061.7 3	637.0 4	1061.5 2	636.9 1	2123.2 5	1273.9 5
6	लट्टा	150	15000		7000	2200 0	147	25	172	34	34	240	48	288.40	173.93	462.33	296.71	178.0 2	178.94	107.3 6	475.65	285.39

अनुबंध - VIII(क)

सड़क द्वारा शुष्क बल्क कार्गो हेतु प्राप्ति/डिलीवरी परिचालनों के लिए उपस्कर लागत													
क: शुष्क बल्क कार्गो													
क्र.सं.	कार्गो समूह	उपस्कर प्रकार									कुल उपस्कर लागत प्रति पाली	पोत प्रहस्तन प्रति पाली	डिलीवरी/प्राप्ति मानदंड
		डम्पर			एक्सकवेटर			पेलोडर					
		उपस्कर किराया दर (रु. प्रति पाली)	उपस्कर की सं. (प्रति पाली)	कुल लागत	उपस्कर किराया दर (रु. प्रति पाली)	उपस्कर की सं. (प्रति पाली)	कुल लागत	उपस्कर किराया दर (रु. प्रति पाली)	उपस्कर की सं. (प्रति पाली)	कुल लागत			
1	उर्वरक कच्चा माल	5160	0	0	14000	0	0	10000	0	0	0	562.5	450
2	खाद्यान्न	5160	0	0	14000	0	0	10000	0	0	0		0
3	कोयला (सभी प्रकार)	5160	0	0	14000	1	14000	10000	1	10000	24000	891	713
4	लौह अयस्क, लौह गुट्टिकाएँ, बेनटोनाइट, बाक्साइट, कॉपर कंसन्ट्रेट, सीसा और जिंक अयस्क	5160	0	0	14000	1	14000	10000	1	10000	24000	1210	968
5	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य शुष्क थोक कार्गो	5160	0	0	14000	1	14000	10000	1	10000	24000	782	626
6	नमक	5160	0	0	14000	1	14000	10000	1	10000	24000	752	602

रेल द्वारा शुष्क बल्क कार्गो हेतु प्राप्ति/डिलीवरी परिचालनों के लिए उपस्कर लागत

क: शुष्क बल्क कार्गो													
क्र.सं.	कार्गो समूह	उपस्कर प्रकार									कुल उपस्कर लागत प्रति पाली	रैक लदाई/उतराई प्रति पाली	रैक डिलीवरी/प्राप्ति मानदंड
		डम्पर			एक्सकवेटर			पेलोडर					
		उपस्कर किराया दर (रु. प्रति पाली)	उपस्कर की सं. (प्रति पाली)	कुल लागत	उपस्कर किराया दर (रु. प्रति पाली)	उपस्कर की सं. (प्रति पाली)	कुल लागत	उपस्कर किराया दर (रु. प्रति पाली)	उपस्कर की सं. (प्रति पाली)	कुल लागत			
1	उर्वरक कच्चा माल	5160	0	0	14000	0	0	10000	0	0	0	0	0
2	खाद्यान्न	5160	0	0	14000	0	0	10000	0	0	0	0	0
3	कोयला (सभी प्रकार)	5160	6	30960	14000	1	14000	10000	3	30000	74960	1800	1800
4	लोह अयस्क, लोह गुट्टिकाएं, बेनटोमाइट, बाक्साइट, कॉपर कंसंट्रेंट, सीसा और जिंक अयस्क	5160	6	30960	14000	1	14000	10000	3	30000	74960	1800	1800
5	चूनापत्थर, डोलोमाइट, विलंकर, क्ले, रेत और अन्य शुष्क थोक कार्गो	5160	6	30960	14000	1	14000	10000	3	30000	74960	1800	1800
6	नमक	5160	6	30960	14000	1	14000	10000	3	30000	74960	1800	1800

- उपस्कर तैनाती केडीएस में कार्यपद्धति के अनुसार सुविचारित की गई है।
- केडीएस में उर्वरक कच्चा माल के लिए, कार्गो सीधे बर्थ से डिलीवरी किया जाता है और यह तट प्रहस्तन परिचालन दरों में पहले ही सुविचारित किया गया है।
- डिलीवरी/प्राप्ति मानदंड पोत प्रहस्तन प्रति पाली के 0.8 रूप में लिए गए हैं

सड़क द्वारा शुष्क बल्क कार्गो की प्राप्ति/डिलीवरी के लिए मानक प्रशुल्क/अधिकतम दरों की गणना												
क: शुष्क बल्क कार्गो												
क्र. सं.	कार्गो समूह	उपस्कर लागत	लेबर लागत(उपस्कर लागत का 5%)	कुल परिचालन लागत	20% परिचालन उपरिव्यय	उप जोड़	20% प्रशासनिक उपरिव्यय	जोड़	20% मार्जिन	राजस्व अपेक्षा	डिलीवरी/ प्राप्ति मानदंड	मानक प्रशुल्क
1	उर्वरक कच्चा माल	0	0	0	0	0	0	0	0	0	450	0
2	खाद्यान्न**	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	कोयला (समी प्रकार)	24000	1200	25200	5040	30240	5040	35280	7056	42336	713	59.39
4	लोह अयस्क, लोह गुट्टिकाएं, बेनटोमाइट, बाक्साइट, कॉपर कंसन्ट्रेट, सीसा और जिंक अयस्क	24000	1200	25200	5040	30240	5040	35280	7056	42336	968	43.74
5	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लेकर, क्ले, रेत और अन्य शुष्क थोक कार्गो	24000	1200	25200	5040	30240	5040	35280	7056	42336	626	67.67
6	नमक	24000	1200	25200	5040	30240	5040	35280	7056	42336	602	70.37

रेल द्वारा शुष्क बल्क कार्गो की प्राप्ति/डिलीवरी के लिए मानक प्रशुल्क/अधिकतम दरों की गणना												
क: शुष्क बल्क कार्गो												
क्र. सं.	कार्गो समूह	उपस्कर लागत	लेबर लागत(उपस्कर लागत का 5%)	कुल परिचालन लागत	20% परिचालन उपरिव्यय	उप जोड़	20% प्रशासनिक उपरिव्यय	जोड़	20% मार्जिन	राजस्व अपेक्षा	डिलीवरी/ प्राप्ति मानदंड	मानक प्रशुल्क
1	उर्वरक कच्चा माल	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	खाद्यान्न	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	कोयला (समी प्रकार)	74960	3748	78708	15741.6	94449.6	15741.6	110191.2	22038.24	132229.44	1800	73.46
4	लोह अयस्क, लोह गुट्टिकाएं, बेनटोमाइट, बाक्साइट, कॉपर कंसन्ट्रेट, सीसा और जिंक अयस्क	74960	3748	78708	15741.6	94449.6	15741.6	110191.2	22038.24	132229.44	1800	73.46
5	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लेकर, क्ले, रेत और अन्य शुष्क थोक कार्गो	74960	3748	78708	15741.6	94449.6	15741.6	110191.2	22038.24	132229.44	1800	73.46
6	नमक	74960	3748	78708	15741.6	94449.6	15741.6	110191.2	22038.24	132229.44	1800	73.46

1. * केडीएस में उर्वरक कच्चा माल के लिए, कार्गो सीधे बर्थ से डिलीवरी किया जाता है और यह तट प्रहस्तन परिचालन दरों में पहले ही सुविचारित किया गया है।

2. ** बल्क में खाद्यान्न केडीएस में बर्थों में प्रहस्तित (प्राप्त/डिलीवर) नहीं किए जाते हैं।

अनुबंध- VIII(ग)

[illegible]

ब्रेक बल्क प्राप्ति/डिलीवरी केवल सड़क के लिए सुविचारित किया गया है क्योंकि रेल द्वारा बहुत सेलडम है।

आरएसटी उपयोग 0.75 औसत आउटपुट रूप में लिया गया है जो केवल 90 टैड्यू/पाली है जोकि प्रति पाली आरएसटी उत्पादकता से बहुत कम है। यही आरएसटी प्राप्ति तथा डिलीवरी के लिए भी उपयोग किया जाता है।

लट्ठा गैब 1.5 जैसे यार्ड में समान लट्ठा गैब दो हुकों के लिए उपयोग किया जाता है (अर्थात् 2 हुकों के लिए 3)

ब्रेक बल्क के लिए डिलीवरी/प्राप्ति मानदंड पोत प्रहस्तन प्रति पाली का 0.5 रूप में लिया गया है (सिवाय मी.ट. कंटेनर, लकड़ी के लट्ठे और तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो)

मी.ट. कंटेनरों के लिए डिलीवरी/प्राप्ति मानदंड 1.0 रूप में लिया गया है क्योंकि गोदियों के बाहर हटाये जाने के दौरान बहुत कम रिसटैकिंग की आवश्यकता पड़ती है।

तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो के लिए डिलीवरी/प्राप्ति मानदंड 1.0 रूप में लिया गया है क्योंकि ज्यादातर कार्गो बर्थ से सीधे डिलीवरी रूप में लिया जाता है।

लकड़ी के लिए डिलीवरी/प्राप्ति मानदंड 0.8 रूप में लिया गया है क्योंकि मैनुअल हस्तक्षेप/स्लिंगिंग अपेक्षित नहीं है।

अनुबंध - VIII(घ)

सड़क द्वारा ब्रेक बल्क कार्गो की प्राप्ति/डिलीवरी के लिए मानक प्रशुल्क/अधिकतम दरों की गणना												
क. ब्रेक बल्क कार्गो												
क्र.सं.	कार्गो समूह	उपस्कर लागत	लेबर लागत(उपस्कर लागत का 10%)	कुल परिचालन लागत	20% परिचालन उपरिव्यय	उप जोड़	20% प्रशासनिक उपरिव्यय	जोड़	20% मार्जिन	राजस्व अपेक्षा	डिलीवरी/प्राप्ति मानदंड	मानक प्रशुल्क
1	बैग कार्गो	0	0	0	0	0	0	0	0	0	128	0
2	जम्बो बैग	10000	1000	11000	2200	13200	2200	15400	3080	18480	192	96.25
3	लोह एवं स्टील - कोइले और स्लेब	15000	1500	16500	3300	19800	3300	23100	4620	27720	257.5	107.65
4	लोह एवं स्टील - पाइप, टयूब और प्लेट	15000	1500	16500	3300	19800	3300	23100	4620	27720	216	128.33
5	लकड़ी के लट्ठे - (नरम/कठोर)	12000	1200	13200	2640	15840	2640	18480	3696	22176	305.6	72.57
6	कंटेनर (लदे हुए)	26250	2625	28875	5775	34650	5775	40425	8085	48510	45	1078.00
6A	कंटेनर (खाली)	26250	2625	28875	5775	34650	5775	40425	8085	48510	90	539.00
7	मशीनरी सहित परियोजना कार्गो	15000	1500	16500	3300	19800	3300	23100	4620	27720	176	157.50
8	तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो	10000	1000	11000	2200	13200	2200	15400	3080	18480	150	123.20
9	मोटर वाहन/अर्थ मूविंग उपस्कर (आरओ-आरओ पोत के माध्यम से)											

1. * बैग वाले कार्गो की गणना अनुबंध- VIII (ड.) में दर्शाई गई है।

अनुबंध-VIII(ड.)

सड़क द्वारा बैग कार्गो की प्राप्ति/डिलीवरी के लिए मानक प्रशुल्क/अधिकतम दरों की गणना									
क्र.सं.	कार्गो समूह	परिवहन की लागत प्रति मी.ट. पर	लेबर की लागत सफाई सहित	कुल परिचालन लागत	20% परिचालन उपरिव्यय	20% प्रशासनिक उपरिव्यय	कुल लागत	20% मार्जिन	तट प्रहस्तन के लिए अधिकतम दर प्रति टन
1	बैगों में खाद्यान्न और अन्य बैग कार्गो	0	42	42	8.4	8.4	58.8	11.76	70.56

रेल द्वारा बैग कार्गो की प्राप्ति/डिलीवरी के लिए मानक प्रशुल्क/अधिकतम दरों की गणना									
क्र.सं.	कार्गो समूह	परिवहन की लागत प्रति मी.ट. पर	लेबर की लागत सफाई सहित	कुल परिचालन लागत	20% परिचालन उपरिव्यय	20% प्रशासनिक उपरिव्यय	कुल लागत	20% मार्जिन	तट प्रहस्तन के लिए अधिकतम दर प्रति टन
1	बैगों में खाद्यान्न और अन्य बैग कार्गो	50	63	113	22.6	22.6	158.20	31.64	189.84

- टिप्पणी: 1. केडीएस द्वारा केडीएस में लेबर ठेकेदारों से यथा प्राप्त लदाई की लागत।
 2. परिवहन की लागत केडीएस द्वारा रु. 50/- प्रति टन रूप में मौखिक तौर पर वसूल की गई है।
 3. रेल द्वारा डिलीवरी में शामिल कुल लेबर लागत डिलीवरी परिचालनों के लिए लेबर लागत का 1.5 गुना परिकल्पित किया गया है।
 सड़क द्वारा क्योंकि इसमें अतिरिक्त प्रहस्तन शामिल है (केडीएस द्वारा यह परिकल्पना है)

**कोलकाता पत्तन न्यास – कोलकाता डॉक सिस्टम
स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन सेवाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क**

भाग 1 – परिभाषाएँ और सामान्य शर्तें

(I). परिभाषाएँ:

- (i). **‘तटीय पोत’** अर्थात् सक्षम प्राधिकारी/नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत।
- (ii). **‘विदेशगामी पोत’** अर्थात् तटीय पोत के अलावा कोई पोत।
- (iii). **‘स्टीवडोरिंग’** में पत्तन में पोत के बोर्ड पर किसी रूप में कार्गो की लदाई और उतराई तथा स्टोवेज शामिल है।
- (iv). **‘तट प्रहस्तन’** में हुक प्वाइंट को/से कार्गो की प्राप्ति तथा व्यवस्था करना, घाट से स्टेक यार्ड तथा विलोमतः अंतर मॉडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/पर कार्गो की प्राप्ति और डिलीवरी करना भी शामिल है।
- (v). **‘स्टीवडोर’** पत्तनों में पोतों के बोर्ड पर किसी रूप में कार्गो की लदाई और उतराई तथा लंगर डालने के लिए प्राधिकृत एजेंट है जिसे विनियमों के अधीन लाइसेंस दिया गया है।
- (vi). **‘तट प्रहस्तन एजेंट’** हुक प्वाइंट को/से कार्गो की प्राप्ति तथा व्यवस्था करना, घाट से स्टेक यार्ड तथा विलोमतः अंतर मॉडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/पर कार्गो की प्राप्ति और डिलीवरी करने के लिए प्राधिकृत एजेंट है।

(II). सामान्य शर्तें

- (i). पोत की हैसियत, जो सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा अपने प्रमाणन द्वारा यथा प्रदान की गई हो, पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए ‘तटीय’ अथवा ‘विदेशगामी’ श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगा; और, कार्गो की प्रकृति अथवा इसके मूल की इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- (ii). **पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली**
 - (क). भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकता है। ऐसे पोत जो भारतीय पत्तन में उसकी प्रथम पत्तन आगमन पर सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित होता है, जब तक यह भारतीय तट पर नहीं पहुंचता है, किसी और सीमाशुल्क परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी।
 - (ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।
- (iii). **रियायती तटीय दर तथा विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड**
 - (क). ऐसे परिवर्तन के मामलों में लदान करने वाले पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी।
 - (ख). ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी।
 - (ग). महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iv). **रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड**
 - (क). ‘विश्वव्यापी तथा तटीय’ परिचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत प्रहस्तन प्रभारों (एचएससी) के मामले में अर्थात् जलयान से तट स्थानांतरण और निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः तटीय दरें लागू की जाएंगी:
 - (i). तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
 - (ii). तटीय चालन में अपरिवर्तित* परन्तु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।

*केंद्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड का परिपत्र सं. 15/2002-सी. दिनांक 25 फरवरी 2002 बिना किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोतों में एक भारतीय पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक तटीय कार्गो की ढुलाई की अनुमति देता है।

- (ख). जहाजरानी महानिदेशक द्वारा जारी किए गए विनिर्दिष्ट अवधि अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित तटीय कार्गो/कंटेनर तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर पर वसूल किया जाएगा।
- (v). सभी प्रभार भारतीय रुपयों में वर्गीकृत किए जाएंगे।
- (vi). यह प्रशुल्क उन बीओटी/बीओओटी परिचालकों अथवा निजी क्षेत्र भागीदारी हेतु किसी अन्य व्यवस्था के लिए लागू नहीं है जो 2005, 2008 और 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित किए जाते हैं।
- (vii). यह प्रशुल्क सम्पूर्ण पत्तन के लिए एकसमान रूप से लागू है जहां स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन निजी एजेंसियों अथवा कम्पनियों द्वारा किये जाते हैं।
- (viii). (क). अधिसूचित प्रशुल्क अधिकतम स्तर है।
- (ख). दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी तरह, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। प्राधिकृत एजेंट, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें तथा छूट प्रदान कर सकता है।
- (ग). प्राधिकृत एजेंट दरमानों में निर्धारित दरों को लागू करने को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है, यदि वह ऐसा चाहे तो, यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को प्रति इकाई दर में राहत मिलती है और दरमानों में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।
- (घ). तथापि, प्राधिकृत एजेंट को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासित होने वाली शर्तों के युक्तिकरण के बारे में जनता को अधिसूचित करना होगा और ऐसी निम्नतर दरों में आगे होने वाले किन्हीं बदलावों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने को शासित करने वाली शर्तों के बारे में जनता को अधिसूचित करते रहना होगा बशर्ते निर्धारित की गई नई दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (ix). प्राधिकृत एजेंट अपने द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए ही प्रभार वसूल करेगा। लेबर की कल्पित बुकिंग नहीं होगी और अन्य समान कल्पित प्रभारों की अनुमति होगी।
- (x). यदि कोई नया कार्गो प्रहस्तित किया जाना है जोकि अधिसूचित नहीं है/सूची में शामिल नहीं है, तो पत्तन उस कार्गो को कार्गो की प्रकृति, भौतिक विशेषताओं तथा प्रहस्तन की कार्यपद्धति के आधार पर कार्गो श्रेणियों में से किसी श्रेणी के अधीन वर्गीकृत करे।
- (xi). अन्य विविध गतिविधियों के लिए सेवाएं और विशिष्ट कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभार जब पत्तन एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अनुसार कार्गो की संरक्षा लेता है तो टीएएमपी अधिसूचित दरमान के अनुसार पत्तन द्वारा वसूल किया जाना जारी रहेगा।
- (xii). प्रशुल्क अधिकतम सीमाएं 1 जनवरी 2017 और प्रासंगिक वर्ष के 31 दिसम्बर के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाएगा। प्रशुल्क अधिकतम सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क अधिकतम सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू रहेंगी।
- (xiii). (क). उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक वाणिज्यिक परिचालन की तारीख (सीओडी) से, प्रशुल्क को उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित अपफ्रंट प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जोकि अधिकतम होगा। उपर्युक्त प्रशुल्क मानक प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2016 के पैरा 2.10 में यथा दिए गए सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जोकि सम्पूर्ण लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।
- (ख). तथापि, परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में यथा विनिर्दिष्ट, आदेश सं. टीएएमपी/73/2016-केओपीटी दिनांक 4 जनवरी 2017 में यथा निर्धारित कोयला तथा औद्योगिक नमक के मामले में यथा निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर परिचालालन के दूसरे वर्ष से 60 प्रतिशत सूचकांकन की बजाय 100 प्रतिशत सूचकांकन के लिए हकदार है। ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, इसके दरमानों के साथ यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक लागू होंगे।
- (ग). इस प्रयोजन के लिए, परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों दोनों के लिए प्रत्येक कार्गो हेतु अर्जित कार्गोवार औसत कार्यनिष्पादन मानक के व्योरे के साथ परिचालन के वित्तीय वर्ष के पूरा होने के 30 दिनों के भीतर संबद्ध महापत्तन न्यास का रुख करेगा।
- (घ). महापत्तन न्यास परामर्शदाता नियुक्त करते हुए परिचालक द्वारा अर्जित किए जाने के लिए दावाकृत कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि का पता लगायेगा यदि एक माह के समय में अपेक्षित हो।
- (ङ). परिचालक को महापत्तन द्वारा यह लिखित पुष्टि किए जाने पर 60 प्रतिशत की बजाय 100 प्रतिशत सूचकांकन लागू कर सकता है कि उसने अपफ्रंट प्रशुल्क के साथ अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित कर लिए हैं।
- (च). यदि महापत्तन न्यास पुष्टि करता है कि परिचालक ने पिछले 12 महीनों में टीएएमपी द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए हैं तो परिचालक 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार नहीं होगा। परिचालकमानक प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2016 के खंड 2.10 में यथा निर्धारित 60 प्रतिशत सूचकांकन के साथ प्रशुल्क वसूल करना जारी रखेगा।
- (xiv). सभी परिचालक पत्तन द्वारा लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग/तट प्रहस्तन परिचालनों के मामले में वित्तीय वर्ष की समाप्ति के बाद अगले महीने के भीतर कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, प्रति पाली आउटपुट पर महापत्तन न्यास तथा टीएएमपी को वार्षिक रिपोर्टें प्रस्तुत करेंगे। टीएएमपी द्वारा कोई अन्य सूचना मांगे जाने पर वह समय-समय पर प्रेषित की जाएगी।
- (xv). टीएएमपी परिचालकों तथा महापत्तन न्यासों से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, टीएएमपी किसी परिचालक अथवा महापत्तन न्यास से कुछ आंकड़े/सूचना प्रकाशित नहीं किए जाने के अनुरोध पर विचार करेगा जो वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील होंगे। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन

आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता और प्रकाशित किए जाने पर उसके राजस्व/परिचालन पर आशंकित प्रतिकूल प्रभाव के बारे में विस्तृत औचित्य दिया जाएगा। इस संबंध में टीएमपी का निर्णय अंतिम होगा।

- (xvi). विभिन्न घटकों के लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानदंड न्यूनतम होंगे जो परिचालक द्वारा अर्जित किए जाएंगे। ये कार्यनिष्पादन मानदंड बोली दस्तावेज में शामिल किए जाएंगे, यदि बोली प्रक्रिया होती है।
- (xvii). परिचालक द्वारा वास्तव में अर्जित कार्यनिष्पादन पत्तन तथा टीएमपी दोनों द्वारा तिमाही आधार पर अनुवीक्षण किया जाएगा। निर्धारित कार्यनिष्पादन अर्जित करने में किसी कमी की स्थिति में, पत्तन द्वारा परिचालक के साथ किए गए करार में दी गई शर्तों के अनुसार परिचालक पर पत्तन कार्रवाई शुरू करेगा।
- (xviii). यदि किसी उपयोक्ता को टीएमपी द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के परिचालक द्वारा अर्जित नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत होती है तो वह टीएमपी को अभ्यावेदन देगा, उसके बाद अभ्यावेदन की जांच की जाएगी तथा संबद्ध महापत्तन न्यास को अपने निष्कर्ष दिए जाएंगे। महापत्तन न्यास करार की संविदा शर्तों के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।
- (xix). सकल भार अथवा मात्रा द्वारा माप अथवा किसी वैयक्तिक मद की क्षमता की गणना में, 0.50 दशमलव तक को 0.50 इकाई और 0.50 और अधिक दशमलव को एक इकाई माना जाएगा, सिवाय जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।
- (xx). उपयोक्ताओं को परिचालक पर आरोप्य उचित स्तरों से अधिक विलंब के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (xxi). आदेश सं. टीएमपी/4/2004—सामान्य दिनांक 7 जनवरी 2005 और 15 मार्च 2005 द्वारा एमओएस द्वारा और इस प्राधिकरण द्वारा जारी तटीय नीति निदेश के अनुसार —
- (क). सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों, ताप कोयला से इतर, पीओएस (कच्चा तेल सहित), लौह अयस्क तथा लौह अयस्क गुट्टिकाओं के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दरें घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड तक स्थानांतरण और जलयान तट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर वसूल की जाएंगी।
- (ग). कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, समेकित बॉक्स दर पर रियायत लागू है। जहां मदवार प्रभार वसूल किए जाते हैं, वहां रियायत जलयान तट स्थानांतरण तथा घाट से/को भंडारण यार्ड तक स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों एवं कार्गो तथा कंटेनरों पर घाटशुल्क पर होगी।
- (जैसे और जब तटीय रियायत नीति पर एमओएस द्वारा जारी नीति निदेश में कोई बदलाव किया जाता है, तो इस बारे में पत्तन को संप्रेषित किया जाएगा।)
- (xxii). यदि परिचालक के दरमानों और शर्तों के विवरण के स्पष्टीकरण/निवर्चन की अपेक्षा करते हुए कोई प्रश्न उठता है तो यह मामला टीएमपी को भेजा जाएगा और इस संबंध में टीएमपी का निर्णय परिचालक पर बाध्यकारी होगा।

भाग - II

कोलकाता डॉक सिस्टम में कार्यरत स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट, जिन्हें कोलकाता पत्तन न्यास (स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन) विनियमावली, 2016 के अधीन ऐसा कार्य करने के लिए लाइसेंस जारी किया गया हो, निम्नलिखित दरों से अधिक प्रभारों की वसूली नहीं करेंगे:

- (क). बर्थ में जलयान के बोर्ड पर स्टीवडोरिंग के लिए

- (i) शुष्क बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो समूह	दर प्रति टन (रु. में)	
		विदेशी	तटीय
1	उर्वरक और उर्वरक कच्चा माल	113.66	68.20
2क	ताप कोयला	83.69	83.69
2ख	ताप कोयला से इतर कोयला	86.11	51.67
3क	लौह अयस्क, लौह गुट्टिकाएं	68.48	68.48
3ख	बेनटोनाइट, बाक्साइट, कॉपर कंसन्ट्रेट, सीसा और जिंक अयस्क	70.45	42.27
4	चूनापत्थर, डोलोमाइट, विलंकर, क्ले, रेत और अन्य शुष्क थोक कार्गो	92.66	55.60
5	नमक	90.69	54.41

(ii) ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो समूह	दर प्रति टन (रु. में)	
		विदेशी	तटीय
1.	बैग कार्गो	181.31	108.79
2.	जम्बो बैग	166.24	99.74
3.	लौह एवं स्टील – कोइलें और स्लैब	156.47	93.88
4.	लौह एवं स्टील – पाइप, टयूबें और प्लेटें	125.61	75.37
5.	लकड़ी के लट्टे	158.41	95.05
6.	कंटेनर (लदे हुए/खाली) गैर-एचएमसी बर्थ में (दर प्रति टीईयू)	406.81	244.09
7.	परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों सहित मिश्रित सामान्य कार्गो	255.99	153.59
8.	परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों सहित तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो	-एनए-	281.97

(ख). लंगरगाह में जलयान के बोर्ड पर स्टीवडोरिंग के लिए

(i). शुष्क बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो समूह	दर प्रति टन (रु. में)	
		विदेशी	तटीय
1 क.	कोयला	26.90	26.90
1 ख.	ताप कोयला से इतर कोयला	27.67	16.60
2.	खाद्यान्न	27.82	16.69
3.	चीनी	28.84	17.30
4.	अन्य बल्क कार्गो	27.88	16.73

(ii). ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो समूह	दर प्रति टन (रु. में)	
		विदेशी	तटीय
1.	बैग कार्गो	53.44	32.06
2.	लट्टा	36.81	22.09
3.	कंटेनर (लदा हुआ/खाली) गैर-एचएमसी बर्थ में (दर प्रति टीईयू)	406.81	244.09

टिप्पणी: (क). उपर्युक्त (क) एवं (ख) के लिए स्टीवडोरिंग, पत्तन में पोतों के बोर्ड पर किसी रूप में कार्गो की लदाई तथा उतराई और स्टोवेज शामिल है।

(ख). 20 फीट से अधिक के कंटेनर के लिए, दरें टीईयू दर के 1.50 गुना पर वसूल की जाएंगी।

(ग). स्टीवडोरिंग गतिविधियों में जलयानों से बाजों अथवा विलोमतः कार्गो की उतराई शामिल है।

(ग). तट प्रहस्तन परिचालन के लिए

(i) शुष्क बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो समूह	दरें प्रति टन (रु. में)	
		विदेशी	तटीय
1	उर्वरक और उर्वरक कच्चा माल	64.53	38.72
2क	ताप कोयला	128.61	128.61
2ख	ताप कोयला से इतर कोयला	132.31	79.39
3क	लौह अयस्क, लौह गुट्टिकाएं	102.22	102.22
3ख	बेनटोनाइट, बाक्साइट, कॉपर कंसन्ट्रेट, सीसा और जिंक अयस्क	105.17	63.10
4	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य शुष्क थोक कार्गो	150.75	90.45
5	नमक	156.77	94.06

(ii) ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो समूह	दरें प्रति टन (रु. में)	
		विदेशी	तटीय
1.	बैग कार्गो	95.06	57.04
2.	जम्बो बैग	168.34	101.00
3.	लौह एवं स्टील – कोइलें और स्लैब	143.98	86.39
4.	लौह एवं स्टील – पाइप, ट्यूबें और प्लेटें	170.76	102.46
5.	लकड़ी के लट्टे	178.94	107.36
6.	कंटेनर (लदे हुए/खाली) गैर-एचएमसी बर्थ में	1061.52	636.91
7.	परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों सहित मिश्रित सामान्य कार्गो	210.65	126.39
8.	परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों सहित तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो	-एनए-	241.47

टिप्पणी:

(क) उपर्युक्त (ग) के प्रयोजन के लिए तट प्रहस्तन, उर्वरक कच्चा माल के सिवाय, हुक प्वाइंट को/से कार्गो व्यवस्थित तथा प्राप्त करना, पत्तन परिसर के भीतर घाट से स्टेकयार्ड और विलोमतः अंतरमॉडल परिवहन शामिल है।

(ख) उर्वरक कच्चा माल के लिए, तट प्रहस्तन में केवल कार्गो की लदाई और परेपिती के परिसर अथवा विलोमतः सीधे भेजने के लिए ट्रकों पर घाट में कार्गो की उतराई शामिल होगी।

(घ). घाट/बर्थ में बाजों को/से कार्गो की लदाई/उतराई सहित तट प्रहस्तन परिचालन के लिए

क्र.सं.	कार्गो समूह	दरें प्रति टन (रु. में)	
		विदेशी	तटीय
1.	स्टेकिंग के लिए थोक में उतारे गए बैगों में डाले गए खाद्यान्न	229.82	137.89
2.	खाद्यान्न (बैगों में)	285.76	171.46
3.	लट्टे	475.65	285.39
4.	ताप कोयला	222.85	222.85
5.	ताप कोयला और अन्य बल्क कार्गो से इतर कोयला	229.26	137.56
5.	अन्य बैग कार्गो	245.32	147.19
6.	कंटेनर (लदे हुए और खाली) टीईयू में	2123.25	1273.95

स्पष्टीकरण –

- (i) उपर्युक्त दरों में सीडीएलबी दरों के अनुसार टिण्डल, सिग्नलमैन तथा परिचालक के लिए मूल मजदूरी शामिल है परन्तु कलकत्ता डॉक कामगार (नियोजन का विनियामन) योजना, 1970 और कलकत्ता गोदी लिपिकीय एवं पर्यवेक्षणी (नियोजन का विनियामन) योजना, 1970 के अधीन स्टीवडोरों द्वारा देय कलकत्ता डॉक कामगार बोर्ड प्रभार शामिल नहीं होंगे जो उपोक्तों से वसूल किए जा सकते हैं, यदि आवश्यक हो।
- (ii) 20 फीट से अधिक के कंटेनर के लिए दरें टीईयू दर के 1.5 गुना पर वसूल की जाएगी।
- (iii) यदि बैग कार्गो के तट प्रहस्तन परिचालन में बर्थ बैकअप शेड और विलोमतः से इतर घाट/बर्थ से शेड/स्टेकिंग प्वाइंट तक कार्गो का स्थानांतरण शामिल होता है तो रु. 130.20 प्रति टन की दर से अतिरिक्त तट प्रहस्तन प्रभार वसूल किया जाएगा।
- (iv) यदि परियोजना सामग्री/पैकेज विशेष स्लिंगों तथा संलग्नकों/उपस्करों की अपेक्षा करते हैं तो स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट वास्तविकताओं पर अतिरिक्त प्रभारों की वसूली कर सकते हैं, बशर्ते परेपिती/परेपक इससे सहमत हो जिसके लिए वास्तविक परिचालन से पहले दरों को प्रकट करते हुए पत्तन को पुष्टि जमा करनी होती है।
- (v) इस सेवा में बाजों से घाट तक कार्गो की उतराई और उन्हें हटाकर समीपवर्ती स्टेकिंग प्वाइंट अथवा विलोमतः ले जाना शामिल है। (बोर्ड पर या तट पर दोनों में से किसी पर बैगिंग तथा सिलाई पर विचार नहीं किया गया है।)

भाग – III

कोलकाता डॉक सिस्टम में कार्यरत स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट, जिन्हें कोलकाता पत्तन न्यास (स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन) विनियमावली, 2016 के अधीन ऐसा कार्य करने के लिए लाइसेंस जारी किया गया हो, भंडारण यार्ड/शेड में डिलीवरी तथा प्राप्ति के संबंध में तट प्रहस्तन सेवाओं के लिए निम्नलिखित दरों से अधिक प्रभारों की वसूली नहीं करेंगे:

(क). शुष्क बल्क कार्गो की डिलीवरी/प्राप्ति के लिए

(i). सड़क द्वारा

क्र.सं.	कार्गो समूह	दरें प्रति टन (रु. में)
1.	उर्वरक और उर्वरक कच्चा माल	-
2.	कोयला (सभी प्रकार)	59.39
3.	लौह अयस्क, लौह गुट्टिकाएं, बेनटोनाइट, बाक्साइट, कॉपर कंसन्ट्रेट, सीसा और जिंक अयस्क	43.74
4.	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य शुष्क थोक कार्गो	67.67
5.	नमक	70.37

(ii). रेल द्वारा

क्र.सं.	कार्गो समूह	दरें प्रति टन (रु. में)
1.	उर्वरक और उर्वरक कच्चा माल	-
2.	कोयला (सभी प्रकार)	73.46
3.	लौह अयस्क, लौह गुट्टिकाएं, बेनटोनाइट, बाक्साइट, कॉपर कंसन्ट्रेट, सीसा और जिंक अयस्क	73.46
4.	चूनापत्थर, डोलोमाइट, विलंकर, ग्रे, रेत और अन्य शुष्क थोक कार्गो	73.46
5.	नमक	73.46

(ख). ब्रेक बल्क कार्गो की डिलीवरी/प्राप्ति के लिए

(i). सड़क द्वारा

क्र.सं.	कार्गो समूह	दरें प्रति टन (रु. में)
1.	बैग कार्गो	70.56
2.	जम्बो बैग	96.25
3.	लौह एवं स्टील – कोइलें और स्लैब	107.65
4.	लौह एवं स्टील – पाइप, ट्यूब और प्लेटें	128.33
5.	लकड़ी के लट्टे	72.57
6.	कंटेनर लदे हुए – गैर-एचएमसी बर्थ में (दर प्रति टीईयू)	1078.00
6क	कंटेनर खाली – गैर-एचएमसी बर्थ में (दर प्रति टीईयू)	539.00
7.	परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों सहित मिश्रित सामान्य कार्गो	157.50
8.	परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों सहित तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो	123.20

(ii). रेल द्वारा

क्र.सं.	कार्गो समूह	दरें प्रति टन (रु. में)
1.	बैग कार्गो	189.84
2.	सभी अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	सड़क द्वारा डिलीवरी/प्राप्ति की दोगुना दर

टिप्पणियां:

- (i). उर्वरक कच्चा माल की डिलीवरी/प्राप्ति बर्थ स्वयं करता है, इसलिए उपर्युक्त विनिर्दिष्ट तट प्रहस्तन परिचालन के लिए प्रभारों से इतर कोई पृथक डिलीवरी/प्राप्ति प्रभार प्रभार्य नहीं है, जिसमें डिलीवरी/प्राप्ति के लिए बर्थों में लदाई/उतराई शामिल है।
- (ii). जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, बर्थ से/को सीधे डिलीवरी/प्राप्ति के मामले में (उर्वरक कच्चा माल से इतर), भाग-II के (ग) में यथा विनिर्दिष्ट तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए दरें लागू नहीं होंगी, इसकी बजाय ऊपर यथा विनिर्दिष्ट डिलीवरी/प्राप्ति दरें वसूल की जाएंगी।

- (iii). उपर्युक्त प्रयोजन के लिए डिलीवरी/प्राप्ति, उर्वरक कच्चा माल के सिवाय, भंडारण शेड अथवा यार्ड से ट्रक अथवा ट्रेलर अथवा विलोमतः कार्गो की लदाई शामिल है। रेल द्वारा डिलीवरी/प्राप्ति के मामले में, इसमें इसके भंडारण प्वाइंट से रेलवे लदाई प्वाइंट तक कार्गो का स्थानांतरण और रेलवे वैगनों अथवा विलोमतः लदाई भी शामिल होगी।
- (iv). 20 फीट से अधिक कंटेनर के लिए, दरें टीईयू दरों के 1.5 गुना की दर से वसूल की जाएंगी।
- (v). यदि परियोजना सामग्री/पैकेज विशेष स्लिंगों तथा संलग्नकों/उपस्करों की अपेक्षा करते हैं तो स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट वास्तविकताओं पर अतिरिक्त प्रभारों की वसूली कर सकते हैं, बशर्त परेषिती/परेषक इससे सहमत हो जिसके लिए वास्तविक परिचालन से पहले दरों को प्रकट करते हुए पत्तन को पुष्टि जमा करनी होती है।

भाग – IV

कोलकाता डॉक सिस्टम में कार्यरत स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट, जिन्हें कोलकाता पत्तन न्यास (स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन) विनियमावली, 2016 के अधीन ऐसा कार्य करने के लिए लाइसेंस जारी किया गया हो, निम्नलिखित उत्पादकता मानदंडों का पालन करेंगे:

क. बर्थ में जलयान के बोर्ड पर स्टीवडोरिंग के लिए

(i) शुष्क बल्क कार्गो

शुष्क बल्क कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु अप्रफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में यथा विनिर्दिष्ट शुष्क बल्क कार्गो के लिए पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी(पीटी) दिनांक 16 जून 2016 द्वारा बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित होंगे।

(ii) ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो समूह	मानदंड टनों में प्रति हुक प्रति पाली
1.	बैग कार्गो	160
2.	जम्बो बैग	240
3.	लौह एवं स्टील – कोइलें और स्लैब	515
4.	लौह एवं स्टील – पाइप, टयूबें और प्लेटें	270
5.	लकड़ी के लट्टे	225
6.	कंटेनर (लदे हुए/खाली) गैर-एचएमसी बर्थ में	60 टीईयू
7.	परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों सहित मिश्रित सामान्य कार्गो	220
8.	परियोजना कार्गो, मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों सहित तटीय मिश्रित सामान्य कार्गो	100

ख. तट प्रहस्तन के लिए

स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट पोत/बार्ज परिचालन के पूरा होने के समय से नीचे उल्लिखित समय सीमा के भीतर घाट/बर्थ से सभी कार्गो तथा इसके अवशिष्टों की निकासी करेगा –

शुष्क बल्क कार्गो के लिए	6 घंटे
ब्रेक बल्क कार्गो के लिए	2 घंटे

यदि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट सभी कार्गो तथा इसके अवशिष्टों (थोक उर्वरक कच्चा माल को छोड़कर जोकि बर्थ से सीधे डिलीवरी किया जाता है) को हटाने के लिए उपर्युक्त समय-सीमा का पालन करने में विफल रहता है तो उपर्युक्त समय-सीमा की समाप्ति के बाद से हटाये जाने की अवधि के लिए पत्तन द्वारा रु. 1,000/- प्रति घंटा की दर से जुर्माना वसूल किया जाएगा।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 14th February, 2018

No. TAMP/80/2016-KOPT.— In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) for determination of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations at Kolkata Dock System (KDS) at KOPT, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/80/2016-KOPT

Kolkata Port Trust

...

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 19th day of January 2018)

This case relates to the proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) for determination of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations at Kolkata Dock System (KDS) at KOPT.

2.1. The Ministry of Shipping (MOS) has issued the guidelines for determination of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operation to all Major Port Trusts. In this backdrop, the KOPT has come up with a proposal in reference vide its letters dated 21 November 2016 and 05 December 2016.

2.2. The KOPT while deciding the productivity/ upfront tariff for stevedoring and shore handling operations at KDS has reported to have considered the following:

- (i). Norms provided in the Guidelines could not be adopted for fixation of the tariff as KDS is a riverine port. Due to river draft as well as lock gate, vessels of limited size with limited parcel load can arrive. The norms have been computed based on the local operational conditions and limitations of KDS.
- (ii). The information on hire rates for equipment and labour have been obtained from the stevedores/shore handling agents/labour contractors working in KDS in writing and in some cases verbally also. [A statement on the information collected and the source is furnished by KOPT.]
- (iii). The lowest available equipment hire rate as provided by the different stevedores/ handling agents at KDS has been considered. However, in case of Trailers and Dumpers for shore handling, the hire rates received from them appear to be on higher side. In case of these two equipment hire rates considered by HDC in their proposal for upfront tariff have been considered, factoring an escalation of 20%, due to less utilisation at KDS.
- (iv). On-board labour deployment has been considered for handling various commodities as per norms prescribed in the guidelines provided. In absence of any hire rates for such on-board labour other than the CDLB rates being available, the CDLB rates have been considered.
- (v). In respect of labour for shore handling, Clause 4.5.7 of guidelines has been considered where norm of estimation of labour cost is 10% of equipment cost in case of break-bulk and 5% of equipment cost in case of bulk. However, in case of handling of bagged cargo, since no equipment is used for shore handling, the aforesaid norm could not be used. For handling of bagged cargo, per Tonne rate for deployment of labour, as available in the market at KDS has been considered.
- (vi). In case of Project cargo material/packages requiring specialized slings and attachments/ equipment, the stevedoring and shore handling agents may require additional cost for deployment of the same. Since these extra costs are project/package specific, it cannot be assessed for fixation of upfront tariff/ceiling rates. The same has been considered for additional levy by the stevedores and handling agents as a conditionality in the tariff proposal.
- (vii). Food-grain usually comes as bulk at KDS and is bagged and stitched either on-board or on shore which is also a part of the services provided by the Stevedoring and Shore Handling Agents. As service for bagging and stitching apparently does not fall under the services rendered by port under Sec.42(1) of

MPT Act, cost for such service has not been considered in fixation of the proposed upfront tariff/ceiling rates.

- (viii). Although there are no guidelines for fixation of upfront tariff/ ceiling rates for stevedoring at anchorages, the KOPT has prepared the same based on information collected verbally. It is understood that vessels at anchorages usually does not work during the night and the labour is supplied by pool controlled by local Unions at a per ton rate basis. At the anchorages, mostly bulk, some bagged cargo and logs are being discharged onto barge for transportation to both Kolkata and Haldia Docks, Inland Vessel Wharf points and also directly to the consignees like NTPC. It is also understood that grabs for discharge are mostly being provided by the vessel and usually no equipment is required to be taken by the Stevedores working on board. Accordingly, ceiling rates have been computed and proposed by KOPT.

Besides, some container handling at anchorages had taken place. However, the information on hire cost for labour and equipment, if any, for such operation is yet to be received. Therefore, the upfront tariff/ceiling rates for the same could not be proposed by the KOPT in this proposal. A proposal on the same will be submitted shortly on receipt/collection of the information by KOPT.

- (ix). At KDS, considerable quantity of bulk cargo/bags/logs/containers are being discharged/shipped from/to barges. In absence of adequate data on non standardised equipment being deployed for loading / unloading of barges, no norms for barge handling could be proposed by KOPT. Therefore, a ceiling rate has been proposed based on limited information of shift output. The productivity norms for barge unloading is required to be fixed after considering the position adopted in other ports. The KOPT seeks the advice of the TAMP.
- (x). The KOPT has undertaken shipment of General Export Cargo, Steel and Project Cargo through barge. Coal is the principal bulk cargo handled by barges through KDS other than food-grain. In order to keep a ceiling rate for other dry bulk cargo, the same has been included with the coal category.

Finished Fertilizer in bulk has not yet been handled at KDS. However, in order to keep a ceiling rate for finish Fertilizer in bulk, the same has been included with Fertilizer Raw Material in bulk.

- (xi). The stevedoring and shore handling upfront tariff/ceiling rates for handling Ro-Ro vessels is to be fixed. But in absence of any norm for labour and manpower requirement in the form of drivers, mechanics, electricians, signallers etc. and their hire rates, the same could not be proposed by KOPT. Therefore, the TAMP may consider fixation of said rates on the basis of rates fixed for any other Port.
- (xii). The calculation of proposed Normative Tariff/ Ceiling Rates for Stevedoring and Shore Handling Operations is furnished by KOPT.
- (xiii). General conditionalities of the Guidelines for Stevedoring and Shore Handling Operations has not been incorporated in the proposal by KOPT. TAMP may take a common position applicable for all the Ports.

2.3. Accordingly, the proposal of KOPT seeks approval for the following:

- “(i). Stevedoring and Shore Handling Agents working at KDS, who has been issued license for undertaking such work under KOPT (Stevedoring and Shore Handling) Regulations, 2016 shall not levy charges exceeding the following rates:

(a). For stevedoring on-board ship at Berth

- (i). Dry Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo Group	Rates per Tonne (In ₹.)
1.	Fertilizer & Fertilizer Raw Materials	102.24
2.	Coal (All types)	77.46
3.	Iron Ore, Iron Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	63.37
4.	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand & other Dry Bulk Cargo	83.35
5.	Salt	81.58

(ii). Break Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo Group	Rates per Tonne (In ₹.)
1.	Bagged cargo	175.11
2.	Jumbo Bags	160.84
3.	Iron & Steel – Coils & Slabs	151.74
4.	Iron & Steel - Pipes, Tubes & Plates	121.43
5.	Timber Logs	153.18
6.	Container (Laden/Empty) at Non-MHC Berth	392.42 (Rate per TEU)
7.	Mixed General Cargo including project cargo, machinery and machinery parts	248.01
8.	Coastal Mixed General Cargo	280.17

(b). For stevedoring on-board ship at Anchorage

(i). Dry Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo Group	Rate per Tonne (In ₹.)
1.	Coal	26.90
2.	Food Grains	27.04
3.	Sugar	28.03
4.	Other Bulk Cargo	27.10

(ii). Break Bulk Cargo

Sl.No.	Cargo Group	Rate per Tonne (In ₹.)
1.	Bagged Cargo	51.94
2.	Log	35.78

Note: Stevedoring for the purpose of (A) & (B) above, includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on-board the vessels in port.

(c). For shore handling operation

(i). Dry Bulk Cargo

Sl.No.	Cargo Group	Rate per Tonne (In ₹.)
1.	Fertilizer & Fertilizer Raw Materials	62.72
2.	Coal (All types)	128.61
3.	Iron Ore, Iron Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	102.22
4.	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand & other similar Dry Bulk Cargo	146.53
5.	Salt	152.38

(ii). Break Bulk Cargo

Sl.No.	Cargo Group	Rate per Tonne (In ₹.)
1.	Bagged cargo	92.40
2.	Jumbo Bags	163.63

3.	Iron & Steel – Coils & Slabs	139.95
4.	Iron & Steel - Pipes, Tubes & Plates	165.98
5.	Timber Logs	173.93
6.	Container (Laden & Empty) at Non-MHC Berth	1031.80
7.	Mixed General Cargo including project cargo, machinery and machinery parts	204.75
8.	Coastal Mixed General Cargo	241.47

Note : (a). Shore Handling for the purpose of (C) above, except for Fertilizer Raw Material includes, arranging and receiving the cargo to/from the hook point, intermodal transport from wharf to stack-yard within port premises and vice versa.

(b). For Fertilizer Raw Material, shore handling will cover only loading of cargo unloaded at the wharf on to trucks for going directly to consignee premises or vice versa.

(d). For shore handling operation including loading/unloading of cargo to/from Barge at Wharf/Berth

Sl.No.	Cargo Group	Rates per Tonne(In ₹.)
1.	Food Grain discharged in Bulk and bagged for stacking	223.38
2.	Food Grain (Bagged)	277.76
3.	Logs	462.33
4.	Coal (All types) and other Bulk Cargo	222.85
5.	Other Bagged Cargo	238.45
6.	Container (Laden & Empty) in TEUs	2063.80

Explanations –

- (i). The above rates do not include Calcutta Dock Labour Board charges payable by the Stevedores under Calcutta Dock Workers (Regulation of Employment) Scheme, 1970 and Calcutta Dock Clerical & Supervisory (Regulation of Employment) Scheme, 1970.
- (ii). For container exceeding 20 ft rates shall be levied at 1.5 times of TEU rate.
- (iii). In case Shore Handling Operation of Bagged cargo involves transfer of cargo from wharf/berth to shed/stacking point other than berth back up shed and vice versa additional shore handling charge of ₹ 30.20 per tonne will be levied.
- (iv). In case of project material/packages requiring specialized slings and attachments/equipments, the stevedoring and shore handling agents may levy additional charges on actuals, subject to consignee/consignor agreeing to the same for which confirmation has to be submitted to Port disclosing the rates before the actual operation.
- (ii). Stevedoring and Shore Handling Agents working at KDS, who has been issued license for undertaking such work under KOPT (Stevedoring and Shore Handling) Regulations, 2016 shall comply with the following **productivity norms**:

(a). For stevedoring on-board ship at Berth

(i). Dry Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo Group	Norms in Tonnes per Hook per Shift
1.	Fertilizer & Fertilizer Raw Materials	375
2.	Coal (All types)	495

3.	Iron Ore, Iron Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	605
4.	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand & other Dry Bulk Cargo	460
5.	Salt	470

(ii). Break Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo Group	Norms in Tonnes per Hook per Shift
1.	Bagged cargo	160
2.	Jumbo Bags	240
3.	Iron & Steel – Coils & Slabs	515
4.	Iron & Steel - Pipes, Tubes & Plates	270
5.	Timber Logs	225
6.	Container (Laden/Empty) at Non-MHC Berths	60 TEUs
7.	Mixed General Cargo including project cargo, machinery and machinery parts	-
8.	Coastal Mixed General Cargo	-

(b). For Shore Handling

The Stevedoring and Shore Handling Agent shall clear all cargo and its residuals from wharf/berth within the time limit mentioned below from the time of completion of vessel/barge operation –

For Dry Bulk Cargo	6 Hours
For Break Bulk Cargo	2 Hours

In case the Stevedoring and Shore Handling Agent fails to comply with the above timeline for removal of all cargo and its residuals (except bulk fertilizer raw material which is delivered direct from berth), a penalty @ ₹.1,000/- per hour shall be levied by the Port for the period after expiry of the timeline mentioned above till removal.”

2.4. Along with the proposal, the KOPT has also furnished the following:

- (i). The estimation of norms for determination of upfront tariff for stevedoring and shore handling operation at KDS of KOPT.
- (ii). Classification of cargoes under the bulk and break bulk cargoes following Government guidelines.
- (iii). The calculated productivity for Dry-bulk Cargo and Break Bulk Cargo for the vessels worked at K.P.Dock and N.S.Dock.
- (iv). Details of type and capacity of equipment to be deployed for handling dry bulk cargo and break bulk cargo between ship and shore at KDS.
- (v). Details of for estimation of equipment hire cost for dry bulk cargo and break bulk cargo stevedoring operation at KDS.

- (vi). Details of for estimation of labour cost for dry bulk cargo and break bulk cargo stevedoring operation at KDS.
- (vii). Details of for equipment on hire basis for shore handling operations of dry bulk cargo under different handling methods.

3. The KOPT has also sought clarification on the following points.

- (i). At Para 2.4 of the Guideline for determination of upfront tariff, it is mentioned that the upfront tariff and performance standards notified by TAMP will be required to be mentioned in the bid document and subsequently in the agreement in respect of the operator. This Para apparently appears to be not at par with the Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports issued by the MOS in June, 2016. In the Policy, no bidding process has been prescribed at Para 4 where the process of issuance of license for stevedores and shore handling agents have been prescribed.
- (ii). At KDS, the Stevedores are required to book gangs from Calcutta Dock Labour Board (CDLB) for stevedoring operations on-board the ships at docks for which they have to pay charges to CDLB as per their tariff framed and approved by its Board from time to time. However, neither the manning pattern of CDLB is at par with the norms prescribed by the National Tribunal Award for labour deployment nor CDLB is providing the stipulated manning as per their own Regulations due to shortage of manpower. Stevedores are required to supplement manpower as per their requirement for carrying on-board operations for which there is no rebate/discount in the CDLB tariff payable by them. Therefore, clarification is required in the background of Para 2.9 & 3.5.7 of the Guideline for fixation of Normative Tariff. In the meantime, for fixation of upfront tariff, charges payable to CDLB has not been considered, instead it has been provided as an additional levy by the stevedores along with the proposed ceiling rates.
- (iii). Para 2.8 states the TAMP and Major Port Trusts should comply with the policy direction set out by the Government from time to time like coastal cargo/container etc. which have bearing on the determination of tariff. This provision needs to be reviewed as cross subsidization between coastal cargo and foreign cargo may not be possible by the stevedores and shore handling agents as individuals as because there may be stevedores who operate only on specific categories and even limited to coastal cargo only. In case of tariff of Ports and BOT Operators, the foreign rates are increased to cross subsidize the coastal traffic. Accordingly, pending clarification, concessional tariff for coastal cargo has not been considered for arriving at the proposed ceiling rates.
- (iv). No Guidelines for fixation of upfront tariff for receipt and delivery of cargo/ container at/ from stack yard have been provided, although as per definition provided in Stevedoring and Shore handling policy for Major Ports, receiving and delivery of cargo from/to wagons/truck have been included in Shore Handling. In absence of Guidelines for fixation of tariff as stated, the normative tariff/ceiling rates proposed for shore handling excludes receiving and delivery of cargo from/to wagons/truck at/from stack yard. Necessary Guidelines is to be issued for fixation of upfront/ceiling tariff for receipt and delivery of cargo/container at/from stack yard.
- (v). Clause 2.11 states that before commencement of stevedoring and/or the shore handling operation, the operator will approach TAMP for notification of Scale of Rates (SOR) containing the ceiling rates of the stevedoring and shore handling charges and performance standard as required under section 48 of MPT Act, 1963. It needs to be clarified whether all stevedoring and shore handling agents who will be issued license under the new Regulation framed by KOPT as per requirement under Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports issued by MOS, Govt. of India will have to approach TAMP individually for notification of their SOR containing same ceiling rates already approved by TAMP for Stevedoring and Shore Handling Agents for undertaking the said activities.
- (vi). As per Clause 1.3 of the Guidelines, the Guidelines will be applicable for authorisation to undertake stevedoring and shore handling activity under section 42(3) of MPT Act. The said section states “notwithstanding anything contained in this section, the Board may, with the previous sanction of the Central Government, authorise any person to perform any of the services mentioned in sub section (1) of such terms and condition as may be agreed upon”.

The stevedoring and shore handling license will be issued by KOPT in terms of newly drafted KOPT (Stevedoring & Shore Handling Licence) Regulations, 2016 framed as per the Policy issued by the MOS, Government of India. It needs to be clarified that before issuance of such licence under the

Regulation to any Stevedoring and Shore Handling Agents, previous sanction of the Central Government is a pre-requisite for above authorisation as required under section 42(3).

- (vii). In the Guidelines, no norm for anchorage discharge (involving on board operation) and barge handling (involving barge unloading and shore handling) has been provided. However, at KDS an attempt has been made to fix the ceiling rates for the said operations which has been proposed herewith. It needs to be clarified whether there is requirement for fixation of upfront tariff for work at anchorages and barge unloading, both these activities are presently not covered under CDLB Regulation.
- (viii). Para 2.10 provides guidelines for annual indexation of tariff caps upto 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI). However, Para 7.1 allows 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation prescribed at Para 2.10 from the 2nd year of operation on achievement of performance standards for each of the commodities notified along with the upfront tariff. It appears that it will be allowed in respect of each stevedoring and shore handling agent subject to their achieving the performance norms mentioned thereat. Thus, it may happen that in future the ceiling rates for all the stevedoring and shore handling agents may not be at par, and will depend on the indexation allowed on the tariff cap to individual stevedores and shore handling agents. If required, TAMP may like to review and clarify the position further.
- (ix). At KDS, other than Container Terminal, stuffing/ destuffing of containers are being done by the stevedores and is regulated by manning scheme of Calcutta Dock Labour Board and is required to pay necessary CDLB charges. In the Policy as well as Guidelines issued, stuffing/ destuffing activities undertaken by stevedoring and shore handling agents have not been considered. It needs to be clarified, if ceiling rates for such activities is required to be fixed, then suitable guidelines may be issued.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy each of the KOPT letters dated 21 November 2016 and 5 December 2016 was forwarded to the concerned users/ user organizations/ Stevedore associations vide our letter dated 13 December 2016, seeking their comments. Some of the users / user organisations / stevedore associations have furnished their comments. The said comments were forwarded to the KOPT as feedback information. The KOPT has responded to the comments of the users / user organisations / stevedore associations vide its letter dated 05 January 2017.

5.1. A joint hearing in this case in reference was held on 25 January 2017 at the KOPT premises in Kolkata. At the joint hearing, the KOPT made a brief power point presentation of its proposal. The KOPT and the users have made their submissions, at the joint hearing.

5.2. Subsequent to the joint hearing, the Master Stevedores Association (MSA) vide its letter dated 04 February 2017 has furnished its additional comments. These comments were forwarded to KOPT. We have not received the response of KOPT till passing of this Order.

6.1. In the meantime, considering that the proposal is under consultation and as it may take some more time to dispose of the case and keeping in view that the MOS has directed this Authority for immediate action, this Authority granted adhoc approval to the upfront tariff for stevedoring and shore handling operations and Performance Standards as proposed by the port as an interim arrangement, pending fixation of final rates by this Authority, after completion of the consultation process. Accordingly, this Authority had passed an Order dated 8 February 2017. This Order has been notified in the Gazette of India Extraordinary (Part III Section 4) on 1 March 2017 vide Gazette No. 79. A copy of the said Notification and Order has been communicated to KOPT and all the concerned users/ user organisations vide our letter dated 7 March 2017.

6.2. Subsequent to passing of the above referred Order, some of the users/ stevedore associations have given their additional comments. These comments were forwarded to KOPT. The KOPT has responded vide its letter dated 27 March 2017.

7. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the KOPT was requested to furnish additional information/ clarifications on some points vide our letter dated 6 July 2017. After reminder, the KOPT has responded under cover of its letter dated 25 September 2017. The information/ clarification sought by us and the response of KOPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information/ clarification sought by TAMP	Response of KOPT
1.	<u>GENERAL:</u>	
(i).	<p>The KDS of KOPT has raised some issues for review/ clarifications. One of them relates to ceiling rates for receiving and delivery of cargo from/ to wagon/ truck at/ from stack yard. Irrespective of non-availability or availability of guidelines, ceiling rates for this activity may have to be fixed by the Authority, if this activity falls under the Section 48 read with Section 42(3) of the Major Ports Act., 1963. The HDC has proposed rates for this activity.</p> <p>In this connection, reference is invited to the notes in Annex C IX of KDS proposal dated 21 November 2016, wherein it is mentioned that equipment utilisation in respect of Reach Stackers (RST) and Mobile cranes is considered at 75% and 50% for shore handling and that the same equipment will be utilised for the receiving and delivery operations. In view of this position, the KDS to examine to consider 100% utilisation of requisite equipment covering the delivery and receipt operations at stack yard and propose a composite ceiling rate to cover all activities of Shore handling as including receipt and delivery operations, as defined in the Stevedoring and Shore Handling Policy, 2016.</p>	<p>The Board of Trustees of KOPT has already approved upfront tariff for delivery / receiving and the same was sent to TAMP vide letter no. Fin/392/B dated 1.8.2017 for consideration.</p> <p>Composite rate for shore handling in case of container and coastal cargo by including delivery and receiving operation as proposed by the Authority may not be appropriate as the same Reach Stacker / Mobile Crane is being used at the stack yard for delivery and receiving of container/ cargo of different vessels simultaneously. Therefore, the Authority is requested to consider the upfront tariff for delivery / receiving separately as proposed by KDS of KOPT.</p>
(ii).	<p>Another issue raised by KDS of KOPT is fixation of tariff for anchorage discharge (involving on-board operations) and barge handling (involving barge unloading and shore handling). The KDS of KOPT has asked whether there is a requirement for fixation of upfront tariff for work at anchorage and barge unloading. However, the KDS of KOPT has proposed upfront tariff for these two activities. The KOPT is requested to clarify what is the present tariff arrangement for these activities. If the activities fall under Section 48 read with Section 42 (3) of the Major Ports Act., 1963, the tariff may have to be fixed by the Authority whether guidelines/ norms are available or not. The KDS of KOPT to examine. If no norms are available for fixation of tariff for the two activities, the intention of KDS in proposing these tariff items to be clarified.</p>	<p>The present tariff arrangement for operation at anchorage and barge at port is between the vessel agent/ charterer/ importer/ exporter and the stevedoring handling agents. It either involves Port labour or DLB labour. Labour from private pools are being used by the stevedores and handling agents for anchorage and barge operations and it is given to understand that for such deployment the stevedores are required to pay on per Ton basis irrespective of number of labour deployed (and not on per labour basis). Accordingly, in the KDS proposal, cost of labour for both anchorage and barge operations, has been considered on per Ton basis in absence of any guidelines on norms being provided in the Guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations.</p> <p>The stevedoring operations at anchorages and barge handling at KDS presently can be undertaken by stevedores and handling agents respectively having stevedoring license and handling license issued by KOPT. In view of the above position, although no norms are available for fixation of tariff for the same has been proposed by KDS.</p>
(iii).	<p>With regard to celling tariff for Ro-Ro Vessels, in the absence of the norms, the KDS of KOPT has stated that TAMP may consider fixation of rates on the basis of rates fixed for any other Port. In this regard, it is to state that none of the Major Port Trusts whose proposal is with us for prescription</p>	<p>The information on labour cost, norms and other costs for stevedoring and shore handling operations for Ro-Ro vessels are not available. As such, the Authority was requested to fix the rate as followed in other ports. It seems other ports where Ro-Ro vessels are being handled</p>

	for charges for Stevedoring and Shore handling operations has proposed upfront rates for handling Ro-Ro vessels. In view of this position, the KDS of KOPT to examine the matter and propose suitable rates. The calculation in support of the said rates also to be furnished.	regularly have not proposed any Stevedoring and Shore Handling rates. However, as advised action is being initiated to collect the information as could be made available. The upfront rates for handling of Ro-ro vessel can only be submitted once the requisite information for the same are collected.
(iv).	<p>The KDS of KOPT, in its proposal dated 21 November 2016 has mentioned that, at the Container MHC berths, i.e. at 4 NSD, 5 NSD and 8 NSD, gear less ships are stevedored by KOPT through a contractor viz. M/s Bharat Kolkata Container Terminal Pvt Limited (BKCT) appointed by KOPT. The entire container operation including ship loading/ unloading, lashing/ unlashings, yard management and shore handling operations is reported to have been outsourced to M/s BKCT on 10 year contract. Further, the shore handling operations at berths viz. 3 NSD and 7 NSD is entrusted to M/s BKCT. In this regard, KDS of KOPT to clarify the following Points:</p> <p>(a). The tariff arrangement for the operation carried by M/s BKCT at the said Berths.</p> <p>(b). The Authority under which the M/s BKCT has been authorised to render services at the said berths.</p>	<p>The clarification /information requested are as follows –</p> <p>(a). KDS pays to M/s BKCT as per the contractual rate for different services. From the container agents KDS recovers the tariff as per SOR approved by TAMP.</p> <p>(b). BKCT was appointed through tendering process and their appointment was approved by the Board of Trustees.</p>
(iv).	The existing SOR of KOPT prescribes a composite box rate for container covering wharfage, basic container handling services of ship to shore transfer, movement between berth and yard and lift off at yard. Charges are also prescribed for lift on for delivery or lift off at Yard during receiving / delivery. In the event, the rates for Stevedoring and Shore handling operations for the containers are approved, it is felt that the container handling rates for containers as prescribed in KOPT SOR may require suitable modification to this effect. The KOPT to examine the matter in detail.	The matter has been examined. Presently, there may not be any requirement of modification of KOPT's SOR as the composite rates as applicable only where are provided by KDS, either by itself or through its service provider. The upfront tariff proposed for container is for berths not served by Port but by private stevedores/ handling agent. However, KOPT will revert back to the Authority if there is requirement of any such modification.
(v).	In response to this Authority's email dated 25 March 2016, KOPT vide letter no. Fin/493/B dated 5 December 2016 has stated that a copy of the Draft proceedings of the Trustees held on 30 November, 2016 along with the approval of the Chairman for the proposal in reference has been forwarded. As seen from the draft proceeding of the Trustees' 3 rd meeting held on the 30 November 2016 enclosed to the KOPT's letter dated 5 December 2016, the approval of the Chairman is not seen on the item relating to Determination of Upfront Tariff for Stevedoring & Shore Handling Operation at Kolkata Dock System. The KOPT to furnish final copy of the Board Resolution	A copy of Resolution R/126/KDS/TFC/03/11/2016 dated 30.11.2016, ratifying the draft proposal on fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operation by Agents authorized by KDS is furnished by KOPT.

	approving the proposal in reference.	
(vii).	The cost of bagging and stitching operations is reported to have not been considered by KOPT in the calculation of ceiling rates on the ground that such services may not come under the list of services as listed under Section 42 of the MPT Act. In this regard, it is relevant to mention here that based on a proposal received from V.O. Chidambaranar Port Trust, Visakhapatnam Port Trust and Cochin Port Trust, the Authority has in the past fixed upfront tariff for the bagging operations (bagging operations forms part of the overall handling operations) under Upfront Tariff Guidelines of 2008. The KOPT to examine non consideration of bagging and shifting operations in the proposed ceiling rates.	The bagging and stitching operations has never been undertaken, by port labour, nor the said services have been included in the list of services which the Board have power to undertaken as mentioned under Sec.42 of MPT Act. There is no mention of any other services in respect of goods, which however is mentioned in respect of vessels [Sec 42(1)(e)]. In view of the aforesaid position, the cost of bagging and stitching operations have not been considered as such services are apparently not mandated to be undertaken by the Board under Sec 42 of MPT Act. The authorization under Sec 42(3) is for services mentioned at Sec 42(1).
2.	Productivity Norms (Stevedoring & Shore handling operations)	
(i).	The Productivity Norms proposed by KOPT are not in line with the norms prescribed in the Guidelines of Stevedoring & Handling Policy for the Major Ports, 2016. In this connection, the KOPT has mentioned that due to operational constraints of KOPT being riverine port and with age old infrastructure, the norms prescribed in the guidelines could not be achieved. The KOPT has reported to have proposed productivity norms for each of the cargo item considering last three years performance at KOPT and further improved by 10%. In this connection, it is not clear as to how from the details of the ships as furnished by at Page 18 and Page 19 of the proposal, the KOPT has arrived at the productivity per hook per shift in respect of the Dry Bulk Cargo at Annex-III and Break Bulk cargo at Annex-IV, though the method of calculation has been described. The KOPT to therefore, furnish the detailed working and basis for calculating productivity norms for each of the items covered under Dry Bulk Cargo and Break Bulk Cargo.	The basis/ method of calculation have already been mentioned for Dry Bulk Cargo and Break Bulk Cargo. However, details of arriving at norms is furnished by KOPT.
(ii).	KOPT has considered new two cargo items viz. Mixed General cargo including Machinery & Project cargo and Coastal Mixed General cargo in the proposal. In this regard, KOPT to examine whether the said cargo items can be grouped in the commodity group prescribed in the Annex-II of the Stevedoring and Shore Handling guidelines. Further, KOPT to also list down the commodities which are being classified under the head "Mixed General cargo including Machinery & Project cargo" and "Coastal Mixed General cargo" separately.	<p>"Mixed General cargo including Machinery and Project cargo" is meant for cargo other than coastal. However, for more clarity, "Coastal Mixed General Cargo" may be described as "Coastal Mixed General Cargo including Machinery and Project Cargo".</p> <p>Any break-bulk cargo not falling under any specified group of cargo for which upfront tariff / ceiling rates have been fixed will fall in the cargo group of "Mixed General Cargo including Machinery and Project Cargo" and "Coastal Mixed General Cargo including Machinery and Project cargo" as the case may be.</p> <p>The List of "Mixed General Cargo including Machinery and Project Cargo" and Coastal Mixed General Cargo" has already been provided in 'Classification of commodities for upfront tariff determination at KDS-break bulk cargo.</p>

3.	Deployment of Equipment:	
(i).	In respect of handling of Dry Bulk Cargo, as against 5T Dozer/ Excavator as stipulated in the Guidelines, the KOPT has proposed deployment of a Payloader for all cargo items. The reasons for the same to be explained.	Unlike other ports, handling of dry bulk cargo is very limited at KDS. Here only pay loaders are being used by the stevedores and handling agents as and when required. It is therefore felt to consider pay loaders for all practical purposes.
(ii).	In respect of handling Iron and Steel (Coils and slabs) and Iron and Steel (Pipes, Tubes, Plates), as against 30T DFLT for each cargo, the KOPT has proposed deployment of 20T DFLT and 5T DFLT respectively. The reason for the same to be explained.	Steel coils and slabs are being handled at KDS very occasionally. As per information gathered from the market, 30T DFLT is not available in Kolkata for handling of cargo in port. As such equipment has been considered taking on its availability at KDS for port operation.
(iii).	The reason for proposed deployment of log grab sling to handle Timber logs instead of 10T Log Grabber Stipulated in the Guidelines to be explained.	For log handling, log grab sling with ship's crane is used for on-board operation and for shore handling log grabber is used. Accordingly, log grab sling has been considered for on-board operation and 10T log grabber has been considered for shore handling. It may be mentioned that log grabber is not used inside the hatch.
(iv).	Though the Guidelines do not stipulate deployment of any equipment to handle containers, the KOPT has proposed deployment of a spreader. The reason for the same to be explained.	Container from / to vessels handled by ship's crane are required to have container spreader attached to ship's crane as per safety norms. The proposed container rates are for ship's crane handling and therefore the hire cost spreader has been considered.
(v).	The no. of hooks per shift in respect of ship shore equipment as well as hatch working equipment for both Dry Bulk Cargo and Break Bulk Cargo as considered by KOPT is seen to be less as compared to the norms in the Guidelines. This deviation to be justified.	The vessels visiting KDS berths are having two/ three hatches only and generally carries cargo less than its capacity because of draft restrictions of this riverine port. As such the operational modalities and parameters set in the Guidelines, which are comparable/ applicable to other sea-ports may not be applicable for KDS. The number of hooks per shift as considered by KDS has been derived from the actual average hooks per shift for each cargo group over a three year period. As already explained in the "Estimation of norms for determination of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations at KDS at KOPT" submitted with the draft proposal, size and parcel load of vessels entering KDS is severely restricted by river draft and lock size and is not at all comparable to other ports. Dry Bulk Cargo vessel hardly visit KDS.
(vi).	Budgetary Quotations in support of the Hire charges of each equipment to be deployed to be furnished.	Equipment's are to be deployed by Stevedoring and Shore Handling Agents and not the Port. Rates as available from Stevedores and Handling Agents are furnished by KOPT.
(vii).	In respect of Dry Bulk Cargo, the reason for not proposing handling by Method no. 1,2,3 and 5 in respect of Fertilizer Raw Materials and Method no. 1,2,3 and 4 in respect of all other Dry Bulk Cargo items for the Shore handling operations to be explained.	As already stated against point 3(v) Dry Bulk Cargo vessels hardly visit KDS. The very few which come, work by Method No.5 as facility for other methods (1,2 & 3) is not currently available at KDS Method five is not allowed for operational reasons (non-timely clearance of cargo from jetty) except Fertilizer Raw Materials which is allowed to work by Method no. 4 only to avoid pollution issues after ensuring timely clearance.
(viii).	Even the equipment profile envisaged to be	As already stated against point 3(v), the

.	deployed by KOPT for shore handling operation for each of the dry bulk cargo and break bulk cargo item does not match with the equipment profile stipulated under the relevant method in the Guidelines. The KOPT to justify the deviation in the equipment deployment pattern for each of the cargo item.	operational modalities and parameters set in the Guidelines, which are comparable applicable to other sea-ports may not be applicable for KDS. As such, there is some mismatch in the equipment capacity and quantity used for shore handling operation at KDS in tune with local operational requirements and availability. However, the type of equipment does not seem to be in variance with those given in the Guidelines.
(ix).	In respect of calculation of shore handling charges for Project Cargo, the KOPT has stated that hire charges of specialized trailer has not been considered for calculation of ceiling rates, though it may be required. In this connection. The KOPT to capture the hire cost of specialized trailer in the tariff. The hire cost to be supported by documentary evidence.	The stevedoring and shore handling agents may levy additional charges on actuals in case shore handling for project material packages requiring specialized slings and attachments/ equipment's subject to consignee/ consignor agreeing to the same for which confirmation has to be submitted to port disclosing the rates before the actual operation. As stated, such additional charge would be as per mutual agreement and case specific, depending upon the requirements of specialized slings and equipment's/ attachments. The cost of such specialized slings and attachments are generally project specific and can neither be estimated nor in a position to fix any rate for
4.	Labour Cost:	
(i).	Though the Stevedoring and Shore handling guidelines do not stipulate deployment of a Tindal (Leader), it is understood that deployment of Tindal would be essential for the Stevedoring Operation. In view of the above position, the KOPT to examine considering the labour cost of Tindal also in the labour cost for all cargo items under Dry Bulk Cargo.	The Guidelines had specifically stated that 'The labour deployment for handling various commodities shall be only as per the norms prescribed by the National Tribunal Award. The norms for deployment of labour for Stevedoring operations from the National Tribunal Award are provided under Annex-VIII for various commodities. These norms and any other norms specifically given for a port shall be followed for calculation of labour cost'. KDS has considered the deployment of labour as per Annex-VIII of Guidelines. There is no provision for Tindal in the Guidelines. However, since TAMP has advised to re-examine, the matter has been examined and the cost of Mate (Leader) of CDLB has been taken into cost and the proposed upfront tariff for stevedoring of Dry Bulk has been accordingly modified and furnished by KOPT.
(ii).	The basis to consider deployment of 1 no of Tindal, 1 no. of Signalman, 4 no. of Mazdoors and 1 no. of Equipment operator in respect of handling each of Mixed General Cargo incl Project and Machinery and parts and Coastal Mixed General Cargo to be explained.	In absence of any specific guidelines KDS has considered the deployment of labour as in case of other break-bulk cargo like Bagged Cargo and Jumbo Bags in Annex-VIII of the Guidelines in order to arrive at labour cost for Mixed General Cargo including Project and Machinery and parts and Coastal Mixed General Cargo. The cost on per shift basis as provided in the guideline could not be followed as stevedoring cost as well as CDLB levy at KDS are on per Ton basis only.
(iii).	Furnish documentary evidence in support of CDLB rates considered for estimation of labour cost.	Rates as provided by CDLB is furnished by KOPT.
(iv).	Since the Guidelines do not include stuffing Stuffing/ De-stuffing activities involving the	The stuffing/ de-stuffing activities is a distinct activity independent of the normal shore

	<p>Container, the KOPT has requested TAMP to issue suitable guidelines. In this regard, it is to state that Stuffing / De-stuffing of containers is one of the activities involved in the Shore Handling operations for containerised cargo. The KOPT has proposed upfront tariff for rendering shore handling operations in respect of a container by considering the required man power and equipment for performing entire shore handling operation. The labour cost has also been considered as prescribed in the guidelines. In this backdrop, KOPT is requested to confirm whether the cost towards stuffing / de-stuffing would be in addition to the cost of labour / equipment already covered under the tariff for Shore handling operation of containers. If so, the cost towards stuffing / de-stuffing to be suitably captured and included in the tariff. The necessary calculation alongwith documentary evidence also to be furnished.</p>	<p>handling operations for containerized cargo which involve handling of load/ empty box only. Hence, cost towards stuffing/de-stuffing would be in addition to the cost of labour/ equipment already covered under the tariff for shore handling operation of containers.</p> <p>Further, as advised by TAMP action is being taken to capture the cost towards stuffing/ de-stuffing and the proposal for upfront tariff for the said operation will be sent once the information are available.</p>
(v).	<p>In the calculation of labour cost for Stevedoring Operations for Break Bulk Cargo, the KOPT has stated that in the absence of rate for Tindal provided by CDLB, the lowest wage rate of Mazdoor has been considered. Since the Tindal is (Leader) supervising the operation, it may not be appropriate to consider the lowest wage rate of Mazdoor. The KOPT to consider suitable rate for Tindal and the same to be supported by documentary evidence.</p>	<p>AS the rate of Tindal was not available with CDLB, the rate of the Mazdoor was considered then. Now the matter has been reviewed and the wage of the Mate who is the leader of the Mazdoor gang has been considered for fixing the rates.</p> <p>The proposed upfront tariff for stevedoring of Break-Bulk has been accordingly modified and furnished by KOPT.</p>
5.	Operation at Anchorage Points and Barge Loading/ Unloading.	
(i).	<p>The KOPT has proposed rates for Stevedoring on board ship at Anchorage Point and Shore handling operation including Loading/ Unloading of cargo to / from Barge at wharf / Berth on the ground of working at anchorage points, due to draft and size restrictions. As there are no specific norms with regard to productivity parameters, equipment requirement and labour deployment for the Anchorage Points and Barge Loading/ Unloading in the guidelines, KOPT has assessed the productivity norms considering the Average output + 10% enhancement. In this backdrop, the KOPT to clarify / furnish the following:</p> <p>a) Rationale of adopting the 10% enhancement over the average output for arriving the productive norms.</p>	<p>ISO policy of KDS envisages an annual increase of cargo throughput at 5%. Here, in calculation of productivity norms, KDS has used the data of previous three years. So to arrive at the productivity norms, the average output has been considered with an increase of 10% (the mean increase) as the validity of the license as per policy is three years.</p> <p>As in all other categories, in order to arrive at ceiling tariff for Anchorage discharge and Barge</p>

	<p>b) Detailed calculations and basis for arriving at the proposed productivity norms for each of the cargo item for handling at Anchorage and for Barge operations separately.</p> <p>c) Actual output achieved during the last three years for Anchorage and Barge operations separately, for each of the cargo item.</p> <p>d) A note listing out specific activities covered by the tariff proposed for the Anchorage Point and for Barge operations may be included in the proposed SOR.</p>	<p>operation the output has been considered as Average output+10% enhancement.</p> <p>KDS has not proposed any productivity norms for Anchorage discharge and Barge operation at port. This is due to the fact that at anchorages, vessels generally work in day light condition in fair weather only and generally there is no shift concept of work. As such the cost of labour at anchorages is on per Ton basis. Accordingly, for fixing the proposed upfront tariff at anchorage, per Ton labour cost has been considered.</p> <p>The Authority may appreciate that KDS being a riverine port with restricted draft has to handle bigger vessels at anchorage and barge handling contributes substantially in total cargo handling at KDS. However, anchorage and barge handling do not follow any norms of output, deployment of labours which are being provided by the private labour contractors as per availability of labour with them. As such, labour cost are being levied by such contractor on per Ton basis and not on per labour per shift basis. At anchorage works take place generally during daylight in fair weather. As such, KDS while proposing any productivity norms for handling at anchorages and barge operation at docks, the actual output for Anchorage discharge and Barge operation at port for 2015-16, which is readily available has been furnished by KOPT. In case the Authority still likes to have the information pertaining to other years, it may be furnished in due course.</p> <p>Activities covered under Anchorage and Barge operation are as follows:</p> <p>(i). At anchorage points – Stevedoring activities cover discharging cargo from ships in to barge or vice versa.</p> <p>(ii). At barge loading / unloading points at port – Unloading of cargo from barges to quay and removing them to the adjacent stacking point or vice versa. (Bagging and stitching operations either on-board or on shore has not been considered.)</p>
(ii).	<p>As seen from the Annex- C-XII, the equipment proposed to be deployed for Barge Handling at berth are seen to be equipment used for Stevedoring operations. That being so, it is not clear how the nomenclature of tariff specified in the draft SOR is prescribed as “Shore Handling operation including loading/ unloading of cargo/ from Barge at Wharf/Berths”. Therefore, KOPT to clarify whether the Barge Handling at Berths will come under the purview of Stevedoring operations or Shore Handling Operations. This tariff item may have to be unbundled into stevedoring activity and shore handling activity. Further, in the Shore Handling activity, the method (Method 1 to 4 of</p>	<p>Barge handling operations at berths involve unloading of cargo and removing the same to the adjacent stacking point or vice versa. At KDS it is a combined operation and is done by operators having Handling Agency license only. Stevedoring license is not presently required for such operations.</p> <p>The shore based equipment like Mobile Cranes have been considered for discharge from barges which is not in case of Stevedoring activities of the vessel where use of ships crane has been considered. Further equipment considered for on-board stevedoring activities of</p>

	Annex-X of guidelines) of shore handling operations envisaged to deliver the cargo to the consignee/ moved to the stack yard may be specified, and the proposed rates may be modified suitably to reflect the method of handling envisaged. The workings in this regard also to be furnished.	the vessel were not considered on the case of barge handling (barges do not require on-board handling equipment's). As stated, the barge operation is combined in nature and presently done under Handling Agency licence only (unlike vessel operation, where on-board operation requires Stevedoring License and on-shore operation requires Handling Agency licence). Considering the seamless nature of operation done by one agency, it may not be possible from an operational point of view to unbundle the on-board and on-shore operations in case of barge unloading/loading.
(iii).	In addition to the tariff proposed for the Shore handling operations including loading/unloading of cargo to/ from barges at wharf/ berth, a rate of ` 130.20 per tonne has been proposed to be levied for Bagged cargo involved in transfer from wharf/berth to stacking point other than backup shed and vice versa. As seen from the Annex-C XIII of the proposal, the rate of ` 130.20 per tonne is worked out considering the transportation and labour cost at the rate of ` .50 per tonne and ` . 27.50 per tonne respectively. In this regard, KOPT to analyse the type and number of equipment required for above mentioned activity and arrive at the equipment hire cost based on the hire charges data available with port. The equipment hire cost, so arrived at to be validated to justify the transportation cost considered in the proposal.	For all operation involving shore handling of bagged cargo, labour contractors and transport equipment suppliers provide labour / transport on per Ton basis and there is no labour manning and transport supply norms. The individual labour cost and individual transport equipment cost on per shift basis are not available at KDS. As such attempt has been made to arrive at the upfront tariff taking per Ton labour / transport equipment cost. The Authority is requested to consider the matter.
(iv).	Similarly, in the case of Labour cost, actual requirement of labour deployment may be analysed and cost of the labour for the activity to be arrived instead of considering 1.5 times of the labour cost for the entire shore handling activity.	As stated in (vi) above, at KDS, for on-shore handling operation of bagged cargo the labour contractor does not follow any norm for supply of labour and the cost of labour is being realized by them from the shore-handling agent on per Ton basis irrespective of number of labour deployed. In view of the aforesaid position 1.5 times of the labour considered as it involves additional activities of loading and unloading of lorries when the operation involves storage at sheds other than at shed adjacent to discharge berth.
6.	Coastal Cargo	
(i).	Clause 2.8 of Stevedoring & Shore Handling Guidelines states that Major Port Trusts should comply with the policy direction set out by the Government from time to time like coastal cargo/ containers etc. One of the policy directions issued by the (then) Ministry of Shipping, Road and Transport and Highways (MSRTH) relates to concessional rate for coastal vessel and coastal cargo. As per para 3 (iii) and 5(2.2) of Order No. TAMP/4/2004–Genl. dated 7 January 2005 passed by the Authority based on the said policy direction of the MSRTH, the concessional tariff need to be prescribed for cargo handling charges at 60% of the rate for foreign for all the relevant handling charges i.e. ship-shore transfer and transfer from quay to storage yard including wharfage. The	In this regard, the KOPT has submitted Letter no. Fin/548/B/ dated 14.09.17 to the Ministry and enclosed as Appendix – H. [KOPT has sought advice of MOS on the applicability of Coastal concession on the cargo/ containers moving in a Coastal vessel from one Indian port to another Indian port and getting transhipped for onward voyage to a foreign port.]

	policy direction issued by the (then) MSRTH is uniformly applied at all the Major Ports and Private Terminal Operators governed under 2005, 2008 and 2013 guidelines while setting their tariff. The KOPT to, therefore, consider proposing separate concessional rate for coastal cargo as per the policy direction issued by the (then) MSRTH and as per clause 2.8 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines issued by the MOS, or a general note (as prescribed in the adhoc Order) may continue to be prescribed.	
(ii).	The port may suitably adjust the proposed rate (i.e. for foreign cargo) to consider the impact of coastal concession as done in the upfront and reference tariff cases. Furnish detailed working of the rate (to be) proposed indicating the share of foreign and coastal cargo to be furnished.	Letter no. Fin/548/B/ dated 14.09.17 submitted by the KOPT to the Ministry in this regard.

8.1. In the meanwhile, the KOPT vide its letter dated 1 August 2017 has forwarded a separate proposal for fixation of upfront tariff for delivery and receiving operations as part of Shore handling operations undertaken by Stevedoring and Shore Handling agents at KDS and Stevedoring charges for container handling at anchorages. The main points made by KOPT are summarized below:

- (i). In the proposal submitted by KDS of KOPT for fixation of upfront tariff for the stevedoring and shore handling guidelines, even though the receiving and delivery operation from and to the storage point at yard/ shed fell under the definition of 'shore handling', no upfront tariff was proposed for the said operation then, in the absence of any directions in the said guidelines for determination of tariff for the said operation.
- (ii). As directed by the Board of Trustees of KOPT, the Ministry was appraised of the gaps in TAMP guidelines for fixation of upfront tariff which do not cover end-to-end all the activities involved in Stevedoring and Shore handling operations, leaving scope for levy of additional charges by the agents on importers/ exporters.
- (iii). In the meanwhile, the Haldia Dock Complex (HDC) of KOPT prepared a proposal for fixing upfront tariff/ ceiling rates for delivery and receiving operations at Haldia, which was approved by the Board in January 2017.
- (iv). Accordingly, a Committee comprising of Secretary, FA&CAO (i/c), Traffic Manager, Terminal Manager and Sr. Dy.CAO-I undertook a similar exercise for fixation of upfront tariff/ ceiling rates for delivery and receiving operations at KDS. [A copy of the Committee Report is furnished by the KOPT.]
- (v). In the absence of any guidelines/ norms for delivery/ receiving of cargo, the Committee has made the following observations:
 - (a). No standardized norm can be made for delivery or receiving of cargo since –
 - (i). Delivery/ receiving depends on the requisitions of the Importer/ Exporter.
 - (ii). Non-uniform supply of trucks for delivery/ receiving of cargo results in idling of equipment and labour
 - (iii). Segregation / aggregation of cargo at storage points based on consignee, line no., size, shape, weight etc.
 - (iv). Traffic restrictions imposed by city police of Kolkata for to and fro movement of heavy vehicles around KDS.
 - (b). Considering the above constraints, the Committee has made an attempt to find a co-relation between vessel handling norms and that of delivery/ receiving for different types of cargo.
 - (c). For dry bulk cargo, the norms for delivery/ receiving by road has been taken as 80% of the handling norm of stevedoring and shore handling activities, since dry bulk cargo does not require segregation of cargo during delivery and with regular transport for delivery/ receipt, a decent output can be achieved.

- (d). For delivery/ receiving dry bulk cargo by rail, the norms has been considered as 1800 MTs, which is equal to half rake loading capacity, since at KDS, at a time only a maximum of half rake loading facility is available. This is in line with the principle of delivery/ receiving by rail at HDC.
- (e). In case of break bulk cargo (except Timber logs, empty container and coastal general cargo), the norms for calculation of delivery/ receiving upfront tariff, 50% of handling norms of stevedoring and shore handling activities have been considered, as the same require segregation/ sorting and often multiple handling during loading. For delivery/ receiving of Timber log, 80% of the handling norms of stevedoring and shore handling activities have been considered, as delivery of log is considered to be totally mechanical process without human intervention, involving only equipment (log catchers). For delivery/ receiving of empty containers, 80% of the handling norms of stevedoring and shore handling activities have been considered, as delivery of empty containers involves little restacking. For delivery/ receiving of coastal general cargo, 100% of handling norms of stevedoring and shore handling activities have been considered, as on-board handling norm is very low.
- (f). Incase of delivery/ receiving of bagged cargo, which is a manual process at KDS, the upfront tariff has been prepared on the basis of per tonne private labour rate prevailing at KDS and obtained from labour contractors deployed by handling agents and registered at KDS.
- (g). For delivery/ receiving break bulk cargo by rail, no separate tariff has been proposed as very few break bulk consignments are being despatched/ arrived by rail (except bagged consignment). If there is any such movement, it is proposed to levy tariff at the rate of two times that of delivery/ receiving by road as multiple handling and transportation to wagon loading point is required.
- (h). For delivery/ receiving of bagged cargo by rail, tariff has been prepared on the basis of per tonne private labour rate prevailing at KDS. The cost of labour is assumed to be 1.5 times of labour cost for delivery operation by road as it involves additional handling and cost of transportation has been collected verbally as ` 50/- per tonne.
- (i). To arrive at the upfront tariff/ ceiling rates for delivery/ receiving, the percentage for calculation of shore handling rates have been taken as per TAMP's guidelines for labour cost, operational overheads, administrative overheads and margin.
- (j). Thus, the norms for different cargo for calculation/ fixation of delivery/ receiving rates are as follows:

Cargo	Rail/ Road	Norms as % of handling norms of stevedoring activities	Remarks
Dry bulk	Road Rail	80% 1800 MTs (half rake capacity)	These norms are for calculation purpose only and not the performance norms for delivery/ receiving. Norms for rail not applicable for Break bulk, Timber logs, Empty containers and coastal cargo, as these are very rarely handled by rail by handling agents at KDS.
Break bulk cargo (except Timber logs, empty container and coastal general cargo)	Road Rail	50% -NA-	
Timber logs	Road Rail	80% -NA-	
Empty container	Road Rail	80% -NA-	
Coastal	Road Rail	100% -NA-	
Bagged cargo	Road	Per tonne private labour rate prevailing at	As per tonne labour rate is available at KDS, no norm is required to arrive at the

	Rail	KDS 1.5 times of above	per tonne rate.
--	------	------------------------------	-----------------

- (k). Based on the above considerations, calculation have been made to arrive at normative ceiling atriff for delivewry/ receiving operations at KDS. The cost of equipment, labour and Overheads has been considered the same as was done in the stevedoring and shore handling proposal.

8.2. Thus, the proposal of KOPT seeks approval for the following:

- (a). For delivery/ receiving of dry bulk cargo

- (i). By road

Sl. No.	Cargo Group	Rates per tonne (In ₹)
1.	Fertilizer & Fertilizer Raw Materials	-
2.	Coal (All types)	59.39
3.	Iron Ore, Iron Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	43.74
4.	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand & other Dry Bulk Cargo	67.67
5.	Salt	70.37

- (ii). By rail

Sl. No.	Cargo Group	Rate per Tonne (In ₹)
1.	Fertilizer & Fertilizer Raw Materials	-
2.	Coal (All types)	73.46
3.	Iron Ore, Iron Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	73.46
4.	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand & other Dry Bulk Cargo	73.46
5.	Salt	73.46

- (b). For delivery/ receiving of break bulk cargo

- (i). By road

Sl. No.	Cargo Group	Rate per Tonne (In ₹)
1.	Bagged cargo	70.56
2.	Jumbo Bags	96.25
3.	Iron & Steel – Coils & Slabs	107.65
4.	Iron & Steel - Pipes, Tubes & Plates	128.33
5.	Timber Logs	72.57
6.	Container Laden at Non-MHC Berth (Rate per TEU)	1078.00
6a	Container Empty at Non-MHC Berth (Rate per TEU)	539.00
7.	Mixed General Cargo including project cargo, machinery and machinery parts	157.50
8.	Coastal Mixed General Cargo	123.20

- (ii). By rail

Sl. No.	Cargo Group	Rates per Tonne (In ₹)
1.	Bagged cargo	189.84
2.	All other break bulk cargo	Two times rate of delivery/ receiving by road

8.3. The KOPT has also furnished the approval of its Board of Trustees for the proposed rates.

9.1. In this regard, we have vide our letter dated 17 August 2017 brought to the notice of KOPT that since equipment utilisation in respect of Reach Stackers (RST) and Mobile cranes is considered at 75% and 50% for shore handling and that the same equipment will be utilised for the receiving and delivery operations, the KOPT was requested to examine to consider 100% utilisation of requisite equipment covering the delivery and receipt operations at stack yard and propose a composite ceiling rate to cover all activities of Shore handling including receipt and delivery operations, as defined in the Stevedoring and Shore Handling Policy, 2016, so as to have a comprehensive SOR for the entire stevedoring and shore handling operations at KDS.

9.2. In this connection, the KOPT while furnishing the additional information/ clarification sought by us, vide its letter dated 25 September 2017, has, inter alia, stated that Composite rate for shore handling in case of container and coastal cargo by including delivery and receiving operation, may not be appropriate, as the same Reach Stacker / Mobile Crane is being used at the stack yard for delivery and receiving of container/ cargo of different vessels simultaneously. Thus, the KOPT has requested to consider the upfront tariff for delivery / receiving separately as proposed by KOPT.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

11. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The Ministry of Shipping (MOS) in June 2016 has issued Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016, for fixation of normative tariff for carrying out of Stevedoring and Shore Handling operations, separately for mechanised and manual handling of dry bulk and break bulk cargo. Subsequently, the MOS in October 2016 has issued the Guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations authorised by Major Ports. In this backdrop, the Kolkata Port Trust (KOPT) has come up with a proposal for fixation of normative tariff for stevedoring and shore handling operations at the Kolkata Dock System (KDS) at KOPT. The proposal of the Port has the approval of its Board of Trustees.
- (ii). Before we move on to analyse the case, it is relevant here to mention that the Master Stevedores' Association (MSA) and Ripley & Co. Stevedoring & Handling Private Limited (RCSHPL) are of the view that stevedoring is not a Port Service under Section 42(1) of the Major Ports Act and that the Stevedores are also not authorized persons as envisaged under Section 42(3) of the Act. As such, they have opined that neither the KOPT nor this Authority has legal standing to fix stevedoring and Shore handling tariff.

In this connection, the above said parties may note that as per the Stevedoring and Shore Handling Policy issued by the Government in the year 2016, the Stevedoring activity includes loading and unloading and stowage of cargo on board the vessels in Port and the Shore handling activity includes arranging and receiving the cargo to/ from the hook point, inter modal transport from wharf to stack yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/ to wagons/ trucks. The gamut of activities covered under the stevedoring and Shore handling operations are the activities listed under Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963, for which this Authority is mandated to fix tariff as per Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963. As per clause 3 of the Stevedoring and Shore handling Policy for Major Ports, 2016, issued by the Government vide letter dated 14 June 2016 specifically mentioned that the TAMP shall notify the normative tariff for Stevedoring and Shore handling activities, separately for the Major Port based on a set of guidelines to be issued to TAMP. The Stevedoring and Shore Handling Guidelines issued by the MOS under Section 111 of the MPT Act, 1963 are binding on this Authority. Thus, this Authority as well as the KOPT are well within their statutory right to fix the tariff for the Stevedoring and Shore handling operations at all the Major Port Trusts.

- (iii). The KOPT had initially filed a proposal in December 2016. Subsequently, while responding to the information/ clarification sought by us the KOPT has made modifications relating to the labour component of Tindal in Stevedoring operation for bulk cargo and break bulk cargo and filed a revised proposal in September 2017. The proposal of December 2016 alongwith the information/ clarification furnished by the KOPT during the proceedings of the case in reference is considered in the analysis.
- (iv). As stated earlier, this Authority has approved vide Order No. TAMP/77/2016- KOPT dated 8 February 2017, upfront stevedoring and shore handling operations on an adhoc basis as an interim arrangement at KDS of KOPT. The current exercise is for fixation of final upfront tariff for the stevedoring and shore handling operations.
- (v). (a). The Stevedoring and Shore handling Guidelines prescribe norms for twelve broad Commodity Group under each of dry bulk cargo and break bulk cargo. The Guidelines also give an indicative list of cargo falling under each of the Commodity Group under dry bulk cargo and break bulk cargo respectively.
- (b). In respect of the dry bulk cargo, the upfront tariff has been proposed by KOPT in respect of five cargo groups comprising of Fertiliser and Fertiliser Raw Materials, All types of coal, Iron Ore, Iron Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore, Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand & other Dry Bulk Cargo and Salt.
- (c). (i). Similarly, in respect of the break bulk cargo, the upfront tariff has been proposed by KOPT in respect of eight cargo groups comprising of Bagged cargo, Jumbo Bags, Iron & Steel – Coils & Slabs, Iron & Steel - Pipes, Tubes & Plates, Timber Logs, Container (Laden/ Empty), Mixed General Cargo including project cargo, machinery and machinery parts and Coastal Mixed General Cargo.
- (ii). The break-bulk cargo not falling under any specified group of cargo for which upfront tariff / ceiling rates have been proposed are considered by KOPT to fall in the cargo group of “Mixed General Cargo including Machinery and Project Cargo” and “Coastal Mixed General Cargo including Machinery and Project cargo” as the case may be.
- (iii). At the same time, the KOPT has also listed out the cargo items that would be covered by the above referred cargo groups. The “Mixed General Cargo including Machinery and Project Cargo” is reported to include Mixed packages including case, carton, bag, drums, pallets etc., Iron & Steel, project cargo, machinery and spares/ parts, motor vehicles/ earth moving equipment etc. with or without container (load or empty), Railway coaches and wagons, locomotives, over dimensional consignment, Military Goods, Defense Stores, UN Cargo/ Vehicles/ Equipment etc. in various proportion.
- The “Coastal Mixed General Cargo including Machinery and Project cargo” is reported to include Mixed packages of all types loaded/ unloaded to/ from coastal cargo/ passenger ships and include iron & steel materials, food grains/ provisions, motor vehicles/ earth moving equipment with or without container (load or empty) in various proportions. Since classification of cargo is wholly in the domain of KOPT, the said cargo groups proposed by KOPT is relied upon.
- (d). The cargo items considered by the KOPT under the dry bulk cargo category and break bulk cargo category are generally seen to be as per the broad list of cargo falling under each of the Commodity Group under dry bulk cargo and break bulk cargo respectively, as prescribed in the Stevedoring and Shore handling Guidelines. In the calculation of the proposed rates for Stevedoring and Shore Handling Operations at KDS, the KOPT has considered the cost component towards labour viz., Tindal, Signalman, Mazdoor, Equipment operator. The cost of each type of above said category of labour has been reported to be as per the rates prescribed in the CDLB rate Schedule.
- (vi). (a). Before we go into the analysis of the case, it is relevant here to mention about the labour cost pertaining to the Calcutta Dock Labour Board (CDLB). At KDS, there exists a CDLB and the stevedores are required to mandatorily deploy gangs and other staff drawn from CDLB for on board operations on chargeable basis. While the port has captured the basic wages payable to

Tindal, Signalman and Operator as per CDLB rates, the port has not factored the charges payable to CDLB and, instead, has proposed a note to the effect that the proposed rates do not include CDLB charges payable by the Stevedores under Calcutta Dock Workers (Regulation of Employment) Scheme, 1970 and Calcutta Dock Clerical & Supervisory (Regulation of Employment) Scheme, 1970, in its proposed Scale of Rates. Since the CDLB charges other than basic wages are not factored in the stevedoring charges proposed for approval of this Authority, the note as proposed by the port, is retained in the Scale of Rates. In the absence of such a note, the stevedores will not be able to recover from the users, the other charges of CDLB.

- (b). Clause 2.9 of the Stevedoring and Shore handling guidelines stipulates that the stevedore shall charge only for services provided by them and no notional booking of labour would be permitted. In this context, the KOPT has stated that the CDLB is not providing the stipulated manpower due to shortage of manpower. Reportedly, the stevedores are required to supplement manpower as per their requirement for carrying out on based operations for which there is no rebate/ discount in CDLB tariff payable by stevedores. In other words, it appears that the stevedores are required to pay charges to CDLB for full complement of labour even if full complement of labour is not made available by CDLB, which results in notional booking of labour. CDLB does not fall under the regulatory purview of this Authority. Therefore, this Authority is not in a position to interfere in the matter.
- (vii). Clause 2.11. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines states that before commencement of the stevedoring and or the shore handling operations, the operator will approach this Authority for notification of the Scale of Rates containing the ceiling rates of the stevedoring and or the shore handling charges and performance standards as required under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963. Thus, the KOPT has sought clarification whether all stevedoring and shore handling agents who will be issued licences will have to individually approach this Authority for notification of the Scale of Rates containing the same ceiling rates of the stevedoring and/ or the shore handling operations for undertaking the said activities.

In this regard, reference is drawn to Clause 2.3 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, which stipulates that once the upfront tariff caps are set out for stevedoring and shore handling operations of various commodities for a port, it will be applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms. It is also relevant here to mention here that this Authority in consultation with all the Major Port Trusts had already, with reference to regulation of rates for provision of services by person authorised under Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963, decided that regulation of tariff can be done for the port as a whole without reference to individual service providers. Accordingly, this Authority had decided that ceiling tariff will be prescribed for a particular port and the port trust concerned will ensure their application to authorised service provider by making it a condition of authorisation in terms of Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963, while issuing the license. The said decision of this Authority was communicated to all the Major Ports and Ministry of Shipping (MOS) vide letter No TAMP/47/2000-MBPT dated 6 May 2002. However, in case of private (terminal) operators who provide comprehensive services at a berth or a terminal within a major port under a BOT/ BOOT arrangement, regulation of tariff will continue to be based on their proposal with reference to their operating cost and investments. In view of the above position and keeping in view Clause 2.3. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the port is advised to apply the ceiling rates to the authorised individual stevedoring and shore handling operator, by making it as a condition of authorization, while issuing licenses. It is noteworthy that such an advice was given to the port while granting adhoc approval to the stevedoring and shore handling charges vide Order dated 8 February 2017.

(viii). **Productivity norms for Dry Bulk Cargo and Break bulk Cargo:**

- (a). The Stevedoring and Shore Handling Guidelines prescribe the productivity norms in respect of the various commodity groups under the dry bulk cargo and break bulk cargo. Accordingly, the KOPT has proposed productivity norms for handling of dry bulk cargo and break bulk cargo. However, the Productivity Norms as proposed by KOPT are lower than the norms prescribed in the Guidelines of Stevedoring & Handling Policy for the Major Ports, 2016, for each of the cargo item listed under dry bulk cargo and break bulk cargo.

- (b). With regard to proposing lower productivity norms for handling of dry bulk cargo and break bulk cargo, the KOPT has argued that KOPT-KDS is a riverine port, where due to low river draft as well as lock gate, only limited size vessels with limited parcel load arrive, resulting in the use of only 1 to 2 number of hooks in each shift. Further, except at some 3-4 berths, loading/ unloading of break-bulk and dry bulk cargo to/ from ships is dependent only on Ship's crane/ derrick, as the General Cargo berths are not suitable to withstand the load of the Mobile Harbour Cranes (MHCs). Since the ships that are on the run are old and in poor condition, Ship's derricks do not have adequate lifting capacity and are slow. Thus, the KOPT is of the view that the operational modalities and parameters set in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines may be applicable to other sea-ports and not to the KDS.
- (c). The KOPT is seen to have arrived at the productivity norms for each of the cargo item listed under dry bulk cargo and break bulk cargo, based on the average of the past three years performance at KOPT-KDS, which is reported to reflect the local operational conditions and above referred limitations of KDS. Further, the KOPT has considered an improvement of 10% over the past average. The KOPT has furnished the data for the past three years for each of the cargo item listed under dry bulk cargo and break bulk cargo.
- (d). For handling of break bulk cargo which are classified as "Mixed General Cargo including Machinery and Project Cargo" and "Coastal Mixed General Cargo including Machinery and Project cargo", which could not be accommodated in the classification given in the Guidelines, the KOPT has proposed productivity for the said cargo groups.
- (e). A comparative position of the productivity norms as prescribed in the Stevedoring & Handling Guidelines vis-a-vis the productivity norms as proposed by the KOPT is attached as **Annex – I**.
- (f). In view of the various local constraints put forth by KOPT and since Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows this Authority to accept necessary adjustment in norms based on the justification furnished by the port keeping in view of the port specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines, this Authority is inclined to accept productivity norms for the various cargo under the dry bulk cargo and break bulk cargo as proposed by the KOPT.
- (ix). **Rates for the Stevedoring Operations – Dry bulk and Break Bulk:**
- (a). As stipulated in Clause 3.5.2 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the Operating Cost for the Stevedoring activity are grouped under the following major heads viz. Equipment hire cost, Labour cost, Operational overheads and Administrative Overheads.
- (b). Equipment Hire Charges:
- (i). Annex – VII to the Stevedoring and Shore handling Guidelines prescribes norms for estimation of equipment hire cost for stevedoring operations for dry bulk cargo and break bulk cargo. As per the said Annex, the normative handling equipment are ship crane, or shore crane or HMC or combination of these handling equipment for ship-shore operations.
- (ii). In respect of handling each of the cargo item listed under the dry bulk cargo by KOPT in the stevedoring operations, the Annex-VII of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulates deployment of 5T Dozer/ Excavator. The KOPT has proposed deployment of a Payloader for all the dry bulk cargo items on the ground that handling of dry bulk cargo is very limited at KDS and when required, only pay loaders are used by the stevedores and handling agents.
- (iii). In respect of handling each of the cargo item listed under the break bulk cargo by KOPT in the stevedoring operation, the KOPT is generally seen to have considered the equipment profile as given in the Annex-VII of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, except for the following cargo items as detailed below:

Commodity/ Commodity Group under Break Bulk Cargo	As per Guidelines	As per KOPT Proposal	Reason for deviation as given by KOPT
Iron & steel – Coils & Slabs	2 to 3 Nos.– 30T DFLT	1 No. – 20T DFLT or 2 Nos. – 10T DFLT	30T DFLT is not available in Kolkata. Hence, equipment as available at KDS for port operation is considered.
Iron & steel – pipes/ tubes/ plates	2 to 3 Nos.– 30T DFLT	1 No. – 5T DFLT	
Container (Laden & Empty)	No Equipment	1 No. – Spreader	Container handled from/ to vessels by ship's crane are required to have container spreader attached to ship's crane as per safety norms. Hence, hire cost of spreader has been considered.
Mixed General Cargo incl. Project cargo, Machinery & Parts	No Equipment norm is given	1 No. – 5T DFLT	Presently used by the stevedores and handling agents to handle this cargo.

- (iv). As stated earlier, Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows TAMP to accept necessary adjustment in norms based on justification furnished by port keeping in view of port specific conditions. In view of the above provision in the guidelines and based on the reasons given, this Authority is inclined to consider the equipment profile for the stevedoring operations as proposed by the port for the various cargo items under the dry bulk and break bulk category.
- (v). As per Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the hire charges towards deployment of equipment are to be estimated based on the equipment hire cost prevailing at the relevant port locations or prevailing market based hire cost. In this connection, the KOPT has furnished the details of equipment hire charges as collected from various stevedores/ handling agents at KDS in support of the hire cost of each of the equipment. The KOPT has reported to have considered the lowest amongst the equipment hire rate as provided by the different stevedores/ handling agents, for each of the equipment. This position is relied upon.
- (vi). Accordingly, equipment hire cost for the dry bulk cargo and break bulk cargo as furnished by the Port, for arriving at the upfront stevedoring tariff are attached as **Annex- II(a)** and **Annex – II(b)**, respectively.
- (c) Labour Cost:
- (i). As per clause 3.5.7 of the Guidelines, labour deployment for the stevedoring operations shall be as per the norms prescribed by the National Tribunal Award (NTA) as provided in the Annex-VIII to the Guidelines and the unit rate will be the prevailing actual cost of labour for the quantum of the labour prescribed in the norms. The Guidelines also state that the prescribed norms and any other norms specifically given for the port shall be followed for calculation of Labour cost.
- (ii). At KOPT, the NIT award appears to have been implemented, as the labour deployment considered for the stevedoring operations is seen to be in line with the norms prescribed for estimation of labour for Stevedoring operation given at Annex-VIII of the Guidelines.

- (iii). Though the Stevedoring and Shore Handling guidelines do not stipulate any norms towards deployment of one Tindal for dry bulk operations, one Tindal who is the leader of the Gang appears to be a requirement per shift as per NTA. Though the KOPT had initially not factored the deployment of Tindal, the KOPT has, on being pointed out following the approach adopted while fixing tariff at other Major Port Trusts, captured the cost of one Tindal in the calculation of Labour cost for the stevedoring operation for both dry bulk cargo and break bulk cargo.
- (iv). For the break bulk cargo classified by KOPT under mixed General Cargo including Project and Machinery and parts and Coastal Mixed General Cargo including Project and Machinery and parts under the Break Bulk cargo category, the KOPT has considered deployment of 1 no of Tindal, 1 no. of Signalman, 4 no. of Mazdoors and 1 no. of Equipment operator in respect of handling each of the above referred cargo, based on the labour deployment envisaged for Bagged Cargo and Jumbo Bags in the Guidelines. The judgment of the port in this regard is relied upon.
- (v). The unit rate for labour deployment will be the prevailing actual cost of labour for the quantum of labour as prescribed in the norms. The cost of each category of manpower is as per the prevailing labour rate as per Calcutta Dock Labour Board (CDLB) rates. The KOPT has furnished documentary evidence in support of the labour cost.
- (vi). A statement showing estimation of labour cost for dry bulk cargo and break bulk cargo as furnished by KOPT is attached as **Annex - III(a)** and **Annex III(b)**, respectively.
- (d). Each of the Operational Overheads and Administrative Overheads has been estimated by KOPT at 20% of the equipment hire cost and labour cost, which is as per the stipulation contained in Clause 3.5.8 and 3.5.9 of the Stevedoring and Shore handling guidelines.
- (e). As stipulated in Clause 5 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, a margin at 20% on the total operating cost has been considered by KOPT to arrive at the upfront stevedoring tariff.
- (f). Clause 2.8 of Stevedoring & Shore Handling Guidelines states that Major Port Trusts should comply with the policy direction set out by the Government from time to time like coastal cargo/ containers etc. One of the policy directions issued by the (then) Ministry of Shipping, Road and Transport and Highways (MSRTH) relates to concessional rate for coastal vessel and coastal cargo. As per para 3 (iii) and 5(2.2) of Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 07 January 2005 passed by this Authority based on the said policy direction of the MSRTH, concessional tariff need to be prescribed for cargo handling charges at 60% of the rate for foreign for all the relevant handling charges i.e. ship-shore transfer and transfer from quay to storage yard including wharfage except thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets which are not eligible for Coastal Concession. The policy direction issued by the (then) MSRTH is uniformly applied at all the Major Ports and Private Terminal Operators governed under 2005, 2008 and 2013 guidelines while setting their tariff.

In view of Clause 2.8. of the Stevedoring and shore handling guidelines and also recognising that the Coastal concession policy issued by the Government stipulates grant of coastal concession on all charges prescribed for ship-shore transfer and transfer from quay to yard and since the activities involved under the stevedoring and shore handling operations also include these activities, this Authority is bound to comply with the coastal concession policy of the Government while approving upfront tariff for stevedores and shore handling operations.

The KOPT in its initial proposal had not proposed separate concessional rate for coastal cargo. Further, even after being pointed out, the KOPT in its revised proposal also has not proposed separate concessional rate for coastal cargo in respect of stevedoring charges at 60% of the tariff for foreign cargo, as per coastal concession policy issued by the Ministry. In view of this position, the ratio of foreign and coastal cargo at KDS have been taken out from the Administration Report of KOPT for the year 2016-17 at 93:7. Thus, based on the said ratio, the impact of coastal concession has been captured in the proposed foreign rate for stevedoring charges, to fall in line with the coastal concession policy of the MOS.

It is relevant here to mention that in view of submission made by Mormugao Port Trust (MOPT) while processing its proposal for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore handling that coastal concession policy should not be applicable for this exercise and in view of similar request from few other Major Port Trusts, this Authority has requested the Ministry of Shipping (MOS) in January 2017 to examine whether the policy direction for prescription of concessional rate for eligible coastal cargo need to be applied while fixing tariff under the stevedoring and shore handling operations. The response of MOS is awaited. If the response of the MOS to be received on the matter referred to the MOS is different from the approval accorded based on proposal of the KOPT, a suitable amendment can be issued at that point of time.

- (g) The cost statements for the determination of the upfront tariff for Stevedoring operations for dry bulk cargo and break bulk cargo as furnished by KOPT and subject to application of the coastal concession policy, based on the various parameters discussed above is attached at **Annex- IV(a)** and **Annex IV(b)** respectively.

(x). **Rates for the Shore handling Operations – Dry bulk and Break Bulk:**

- (a). As stipulated in the Clause 4.5.2 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the Operating cost for the Shore Handling Operations are grouped under following major heads, viz. Equipment hire cost, Labour cost, Operational overheads and Administration Overheads.

- (b). Equipment Hire cost:

- (i). Clauses 4.4.1 and 4.4.2 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines list down five different handling methods for the shore handling operations of dry bulk cargo and four methods for handling break bulk cargo.

In respect of the shore handling operations of the dry bulk cargo, Annex – IX of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines lists down 5 handling methods and prescribes norms for hire of equipment for each of the handling method. In the case in reference, the KOPT has proposed only one method of handling all dry bulk cargo viz., ‘Method – 5 – Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and transported to storage yard within 1 km’, except for Fertiliser raw materials, on the ground that handling of dry bulk cargo is very limited at KDS and the said limited cargo is handled as per Method 5 only. The Fertiliser raw materials is envisaged to be handled through ‘Method – 4 – Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignee’s premises’, to avoid pollution. The method of handling of dry bulk cargo in the shore handling operation as proposed by KOPT is relied upon.

Similarly, in respect of the shore handling operations of the break bulk cargo, Annex – X of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines lists down 4 handling methods and prescribes norms for hire of equipment for each of the handling method. In the case in reference, the KOPT has proposed only one method of handling all break bulk cargo viz., ‘Method – 3 – Cargo unloaded onto truck and transported to storage yard within the port premises or vice versa’ on the ground that at KDS the said cargo is handled as per Method 3 only. The Timber logs are envisaged to be handled through ‘Method – 4 – Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and transported to storage yard within the port premises or vice versa’. The method of handling of break bulk cargo in the shore handling operation as proposed by KOPT is relied upon.

- (ii). Though the KOPT has generally adhered to the type of equipment prescribed in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines for handling of dry bulk cargo and break bulk cargo for shore operations, there is seen to be variation in the quantum and capacity of the equipment, as brought out below:

Commodity/ Commodity Group under Break Bulk Cargo	As per Guidelines	As per KOPT Proposal	Reason for deviation as given by KOPT
Jumbo Bags	9 nos. – 15T Trucks	1 no. – 10T to 15T Mobile Cranes and 5 nos. – 20T/30T Tractor Trailer	The operational modalities and parameters set in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines is applicable to other sea-ports. In respect of KDS, the capacity and quantity of equipment envisaged is in tune with local operational requirements and availability.
Iron & steel – Coils & Slabs	2 nos. – 30T Mobile Cranes and 9 nos. – 40T Tractor Trailer	1 no. – 30T Mobile Cranes and 5 nos. – 20T/30T Tractor Trailer	
Iron & steel – pipes/ tubes/ plates	2 nos. – 10T Mobile Cranes and 9 nos. – 40T Tractor Trailer	1 no. – 10T to 15T Mobile Cranes and 6 nos. – 20T/30T Tractor Trailer	
Timber Logs using grabs	7 nos. – 10T Log Grabbers Cranes and 12 nos. – 40T Tractor Trailer	1 no. – 10T Log Grabbers Cranes and 5 nos. – 20T/30T Tractor Trailer	
Container (Laden & Empty)	1 no. – 10T Forklift Truck and 12 nos. – 40T Tractor Trailer	1 no. – Reach stacker and 5 nos. – 20T/30T Tractor Trailer	
Mixed General Cargo incl. Project cargo, Machinery & Parts	No Equipment prescribed in the Guidelines	1 no. – 30T Mobile Cranes and 5 nos. – 20T/30T Tractor Trailer	
Coastal Mixed General Cargo incl. Project cargo, Machinery & Parts	No Equipment prescribed in the Guidelines	1 no. – 10T to 15T Mobile Cranes and 2 nos. – 20T/30T Tractor Trailer	

- (iii). Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows this Authority to accept necessary adjustment in norms based on justification furnished by port keeping in view of port specific conditions. In view of the above provision in the guidelines and based on the reason given by KOPT, as brought out above and considering the position that the capacity and quantity of equipment envisaged is in tune with local operational requirements and availability at the KDS, this Authority is inclined to consider the equipment profile for the shore handling operations as proposed by the port for the various cargo items under the dry bulk and break bulk category.
- (iv). As per Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the hire charges towards deployment of equipment are to be estimated based on the equipment hire cost prevailing at the relevant port locations or prevailing market based hire cost. In this connection, the KOPT has furnished the details of equipment hire charges as collected from various stevedores/ handling agents at KDS in support of the hire cost of each of the equipment. The KOPT has reported to have considered the lowest amongst the equipment hire rate as provided by the different stevedores/ handling agents, for each of the equipment. This position is relied upon.

- (v). Accordingly, equipment hire cost for the dry bulk cargo and break bulk cargo as furnished by the Port, for arriving at the upfront shore handling tariff is attached as **Annex - V(a)** and **Annex - V(b)**, respectively.
- (c). Labour cost:
- Clause 4.5.7 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulates that the labour cost for shore handling operations should be estimated at 5% and 10% of the equipment hire cost for dry bulk cargo and break bulk cargo respectively. Accordingly, the KOPT has estimated the labour cost for the dry bulk and break bulk cargo for shore handling operations.
- In respect of bagged cargo, the Guidelines do not envisage deployment of any equipment in the shore handling operations. Accordingly, the KOPT has also not considered any equipment. However, since the labour cost under the shore handling operation is a function of equipment hire cost and in the absence of any equipment envisaged for bagged cargo, the KOPT has considered the labour cost for the bagged cargo. The Labour cost has been estimated by the KOPT for labour involved in transferring the bagged cargo from hook point to stacking point in licensed shed based on the prevailing rates. The judgment of the port in this regard is relied upon.
- (d). Each of the Operational Overheads and Administrative Overheads has been estimated at 20% of the equipment hire cost and labour cost, which is as per the stipulation contained in Clause 4.5.8 and 4.5.9 of the Stevedoring and Shore handling guidelines.
- (e). As stipulated in Clause 5 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, margin at 20% on the total operating cost has been considered by KOPT to arrive at the upfront stevedoring tariff.
- (f). As brought out earlier, the KOPT in its revised proposal has not proposed separate concessional rate for coastal cargo in respect of shore handling charges at 60% of the tariff for foreign cargo, as per coastal concession policy issued by the Ministry. For the reasons given earlier, the impact of coastal concession has been captured in the proposed foreign rate for shore handling charges based on the ratio at 93:7, to fall in line with the coastal concession policy of the MOS. If the response of the MOS to be received on the matter referred to the MOS is different from the approval accorded based on proposal of the KOPT, a suitable amendment may be issued at that point of time.
- (g). The cost statements for the determination of the upfront tariff for Shore handling operations for dry bulk cargo and break bulk cargo as furnished by KOPT, based on the various parameters discussed above is attached at **Annex- VI(a)** and **Annex- VI(b)** respectively.
- (xi). Based on the above analysis and taking into consideration the submission made by the KOPT and recognizing that the proposal is filed by KOPT with the approval of its Board of Trustees, the Stevedoring and Shore Handling charges for Dry bulk and Break Bulk cargo are approved as modified, based on various parameters discussed above.
- (xii). **Performance Standards for Dry Bulk Cargo:**
- (a). Clause 2.10. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulates that tariff caps will be indexed to inflation only to an extent of 60% of the variation in the Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January and 31 December of the relevant year. Thus, the rates approved in respect of the Stevedoring and Shore Handling Operations at KDS for all the dry bulk cargo items, would automatically be indexed to inflation to an extent of 60% of the variation in the WPI. The said indexation is automatic and is not linked to achievement of any performance standards considered for upfront tariff fixation for Stevedoring and Shore Handling Operations.
- (b). For the dry bulk cargo, Clause 7.1 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulates that the operator is entitled for 100% WPI indexation in tariff instead of 60% WPI indexation, on achievement of Performance Standard as prescribed in the Berthing Policy issued by Ministry of Shipping (MOS) vide letter no. PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16.06.2016.

In this connection, the KOPT has stated that under Berthing Policy for Dry Bulk Cargo, the performance norms have been set out for only two commodities viz., Coal (includes all types of Coal and Cokes) and Industrial Salt, after considering various limitations. The said performance norms have been approved by this Authority vide its Order no. TAMP/73/2016-KOPT dated 4 January 2017. Thus, no productivity norms are available for the other Dry Bulk Cargos other than the two commodities notified under the Berthing Policy. Moreover, the productivity norms under the Stevedoring and Shore handling operations have been arrived at by taking into account, three years average with 10% escalation. Therefore, the Berthing Policy norms and the norms for fixation of upfront tariff under the Stevedoring and Shore handling are different. In view of the above position, the KOPT has requested to review the matter and consider necessary adjustment in the norms.

In this regard, it is to state that this Authority vide its Order no. TAMP/73/2016-KOPT dated 4 January 2017 has approved the Performance norm based Incentive/ Penalty, Anchorage charges in respect of handling Dry Bulk Cargo at KDS, based on the stipulations contained in the Berthing Policy, 2016. Based on the submissions made by KOPT then, Performance norm based Incentive/ Penalty was prescribed for only two of the dry bulk commodities viz. Coal and Industrial Salt handled at KDS.

Thus, based on the stipulation contained in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, only two of the dry bulk commodities viz. Coal and Industrial Salt, would be entitled for claiming indexation to the extent of 100% of the variation in the WPI, on the achievement of performance standards as prescribed in the Order no. TAMP/73/2016-KOPT dated 4 January 2017. This aspect is suitably incorporated in the Scale of Rates by way of a note. Other cargo items under bulk cargo category shall be entitled to automatic indexation to the extent of 60% of the variation in WPI.

(xiii). **Performance Standards for Break Bulk cargo.**

For Break bulk cargo, the Stevedoring and Shore handling guidelines stipulate that the productivity norms considered for arriving at the upfront tariff for stevedoring and shore handling operations will be applicable. Accordingly, KOPT has proposed the performance standards on par with the productivity norms considered for arriving the upfront tariff for stevedoring and shore handling operations, as given below:

Sl. No.	Cargo Group	Norms in Tonnes per Hook per Shift
1.	Bagged cargo	160
2.	Jumbo Bags	240
3.	Iron & Steel – Coils & Slabs	515
4.	Iron & Steel - Pipes, Tubes & Plates	270
5.	Timber Logs	225
6.	Container (Laden/ Empty) at Non-MHC Berths	60 TEUs
7.	Mixed General Cargo including project cargo, machinery and machinery parts	220
8.	Coastal Mixed General Cargo including project cargo, machinery and machinery parts.	100

- (xiv). (a). The Stevedoring and Shore Handling Guidelines prescribe norm to determine the normative tariff for the Stevedoring and Shore Handling operations carried out at Major Ports. The KOPT, in addition to the upfront tariff for the stevedoring and shore handling operations, has proposed upfront tariff for stevedoring on-board ship at Anchorage points viz., Sandheads, Saugor and Diamond Harbour and has also proposed upfront tariff for the shore handling operation including loading/unloading of cargo to/ from Barge at Wharf/ Berth. The KOPT has stated that deep drafted ships which cannot proceed to KDS due to draft and size restrictions work at Anchorage points to transload/ lighten/ fully discharge commodities on to barges. Thus, the KOPT has proposed upfront tariff for stevedoring on-board ship at Anchorage points in respect of Dry Bulk Cargo viz., Coal, Food Grains, Sugar and Other Bulk Cargo and in respect of Break Bulk Cargo viz., Bagged Cargo and Logs.

- (b). Though the KOPT has proposed upfront tariff for anchorage discharge (involving on-board operations) and barge handling (involving barge unloading and shore handling), it has expressed its lack of clarity on whether there is a requirement for fixation of upfront tariff for work at anchorage and barge unloading.

In this regard, it is to state that the definition of stevedoring activity includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on board the vessels in Port. The definition of shore handling includes the arranging and receiving the cargo to/ from the hook point, inter modal transport from wharf to stack yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/ to wagons/ trucks. Receiving and delivering goods is covered under Section 42 (1) (d) of the Major Port Trusts Act, 1963. Considering that Section 48 mandates this Authority to frame SOR for the services performed by a Board or any other person authorized under Section 42 at or in relation to the port or port approaches, there does not appear to be any doubt that upfront tariff is required to be fixed for the activity of stevedoring on-board ship at Anchorage points and the shore handling operation including loading/ unloading of cargo to/ from Barge at Wharf/ Berth. Therefore, this Authority is inclined to approve the upfront tariff for anchorage discharge (involving on-board operations) and barge handling (involving barge unloading and shore handling).

- (c). In this connection, regarding anchorage discharge, the KOPT has stated that the output of the vessel depends on the weather conditions prevailing at Anchorage and availability and size of the Barges. The port has also stated that the vessels at anchorages usually do not work during the night and the labour is supplied by pool controlled by local Unions. The port has also reported that the grabs for discharge are mostly being provided by the vessel and usually no equipment are deployed on board the Vessel. The port has also stated that Vessel operations at anchorage points are not monitored/ supervised by the Port. In view of this position, the KOPT has reported to have considered the productivity norms and the labour cost, based on the details obtained from the Agents, verbally. In respect of bagged cargo, in the absence of availability of hook shift output at anchorage, KOPT has reported to have considered 1.5 times of hook shift output of bagged cargo at berth, considering free discharge into barges.
- (d). In the absence of any norms, and since the tariff for anchorage discharge and barge handling requires to be regulated, this Authority decides to approve the tariff for stevedoring on-board ship at Anchorage points and the tariff for the shore handling operation including loading/ unloading of cargo to/ from Barge at Wharf/ Berth, as proposed by KOPT, based on the proposal of the port and based on the calculation made by KOPT in this regard. In the absence of working for the charges proposed for containers, the rates as proposed by the Port is relied upon and approved. For the reasons brought out earlier and considering that the existing Scale of Rates of KOPT prescribes concessional tariff for coastal cargo handled at anchorages, as per coastal concession policy issued by the MOS, the charges for stevedoring on-board ship at Anchorage points and the shore handling operation including loading/unloading of cargo to/ from Barge at Wharf/ Berth as furnished by the Port subject to the application of the Coastal Concession Policy, is attached as **Annex – VII(a)** and **Annex - VII(b)** respectively.
- (xv). As brought out in the earlier part of this Order dealing with the factual position relating to the case in reference, the KOPT has arrived at the tariff for receipt and delivery of cargo from/ to wagons/ trucks at/ from stack yard by taking into account local factors as well as by considering the equipment hire cost, labour cost @ 5%/ 10% of equipment hire cost and 20% each of the operational and administration overheads and with a profit margin of 20% of the total cost. The Stevedoring and Shore handling guidelines do not prescribe norms for loading/ unloading cargo to/ from wagon. However, considering that the definition of the shore handling includes the delivery/ receipt of cargo for wagon/ trucks and also the receiving and delivering goods is also covered under Section 42 (1) (d) of the MPT Act., 1963 and the calculation to arrive at the upfront tariff with loading and unloading of dry bulk cargo to/ from wagons are in line with the guiding principles of Stevedoring and Shore Handling guidelines, this Authority is inclined to approve the tariff for the delivery/ receipt of dry bulk cargo and break bulk cargo by road and rail, as proposed by KOPT, relying on the calculation made by KOPT in this regard. A Cost Statement showing the charges for delivery/ receipt of dry bulk cargo and break bulk cargo by road and rail, as proposed by the Port is attached as **Annex – VIII (a) to (e)**.
- (xvi). The existing SOR of KOPT prescribes a composite box rate for container covering wharfage, basic container handling services of ship to shore transfer, movement between berth and yard and lift off at yard. Charges are also available in the existing SOR for lift on for delivery or lift off at Yard during

receipt/ delivery. At the same time, with the prescription of the rates for Stevedoring and Shore handling operations for the containers, it was felt that the container handling rates for containers as prescribed in the SOR of KOPT require suitable modification to this effect. In this connection, the KOPT is of the view that, the rates prescribed in the SOR of KOPT are levied only when the services are provided by KOPT either by itself or through its service provider, whereas, the stevedoring charges are leviable at berths not served by port but by private stevedores/ handling agents. However, the port has assured that it would approach this Authority, in the event any modification is required to its Scale of Rates.

- (xvii). The cost of bagging and stitching operations is reported to have not been considered by KOPT in the calculation of ceiling rates on the ground that such services do not come under the list of services as listed under Section 42 of the MPT Act. The KOPT has also stated that though Section 42(1)(e) of the Major Port Trusts Act, 1963, covers '*any other service in respect of vessels*', there is no mention of '*any other services in respect of goods*' in Section 42. In this regard, it is to state that services like bagging etc. may be incidental to cargo handling activity of '*receiving, removing, shifting, transporting, storing or delivering goods*' which are covered under Section 42(1)(b) of the Major Port Trusts Act, 1963, for which this Authority is mandated to fix tariff as per Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963. Incidentally, this Authority, while dealing with a proposal filed by Visakhapatnam Port Trust (VPT) for handling of fertilisers has approved upfront tariff for bagging of fertilisers, under upfront tariff guidelines of 2008. In view of the above position, the KOPT is advised to review its stand again and come up with a separate proposal for prescription of charges for bagging and stitching.
- (xviii). While approving the ad-hoc upfront tariff for the stevedoring and shore handling operations across all major port trusts including KDS at KOPT, this Authority has prescribed definitions for some common terms viz., Coastal vessel, Foreign-going vessel, Stevedoring, Stevedore, Shore Handling, Shore Handling Agent. Those definitions are allowed to continue in the final upfront tariff schedule approved for the stevedoring and shore handling operations at KDS of KOPT.
- (xix). Likewise, the general terms and conditions relating to System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC), Criteria for levy of VRC and Cargo related charges (CRC) at concessional Coastal rate, non-applicability of tariff for BOT/ BOOT operators or any other arrangement for private sector participation who are governed by the Tariff Guidelines of 2005, 2008 and 2013, uniform applicability of tariff to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms, etc. are allowed to continue in the final upfront tariff schedule approved now.
- (xx). The KOPT in its proposal has stated that the Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016, does not prescribe any bidding process for issuance of license for stevedores and shore handling agents. Therefore, it has stated that Clause 2.4 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, which requires that the upfront tariff and performance standards notified by TAMP are to be mentioned in the bid document and subsequently in the agreement in respect of the operator, is not at par with the Stevedoring and Shore Handling Policy. As stipulated in the Guidelines, the upfront tariff and performance standards notified by this Authority may be mentioned in the bid document, if there is a bidding process, and subsequently in the agreement in respect of the operator.
- (xxi). The KOPT has stated that the Guidelines will be applicable for authorisation to undertake stevedoring and shore handling activity under section 42(3) of MPT Act. Since Section 42(3) of the MPT Act states that the Board may, with the previous sanction of the Central Government, authorise any person to perform any of the services mentioned in sub section (1) of such terms and condition as may be agreed upon, the KOPT has sought clarification whether before issuance of such licence under the Regulation to any Stevedoring and Shore Handling Agents, previous sanction of the Central Government is a pre-requisite for above authorisation as required under section 42(3). Since the sanctioning authority is Central Government, the KOPT may have to take up the matter with the Central Government.
- (xxii). As per Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, tariff caps will be indexed annually to the inflation to the extent of 60% variation in Wholesale Price Indexed (WPI) announced by the Government of India occurring between 1 January and 31 December of the relevant year and the adjusted indexed SOR will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. Since the proposal of the KOPT is as of fag end of the year 2016, the base year for WPI escalation is prescribed as 01 January 2017. Accordingly, a suitable note is prescribed in the upfront tariff schedule for Stevedoring and Shore Handling operations.

- (xxiii). This Authority while approving upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations on adhoc basis vide Order No. TAMP/80/2016-KOPT dated 08 February 2017 has stated that the final rates to be approved by this Authority will have prospective effect. Accordingly, the final rates approved will come into effect prospectively after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India as per the general approach followed by this Authority. As stated in the interim Order dated 08 February 2017, the interim rates adopted in an adhoc basis are recognized as such. There will not be any question of refund/ recovery, if any, in case of variation between the adhoc rates and final rates as decided by this Authority in the interim Order dated 08 February 2017.
- (xxiv). If any error apparent on the face of record or for any other justifiable reasons, the KOPT may approach this Authority for review giving adequate justification / reasoning within 30 days of notification of the Order in the Gazette of India. If port users / user association have any issue they may approach the port.

12.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the schedule of Upfront Stevedoring and Shore Handling Charges alongwith the Performance Standards for the KDS at KOPT attached as **Annex – IX**.

12.2. The ceiling rates approved may be applied to the authorised stevedoring and shore handling operator, by making it as a condition of authorization, while issuing licenses, for a period of 3 years. The approval accorded shall automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority. The port is advised to take necessary action for implementation of the upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations along with Performance Standards.

12.3. As stipulated in Clause 2.4. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the upfront tariff and performance standards notified by this Authority may be mentioned in the bid document, if there is a bidding process and subsequently in the agreement in respect of the operator.

12.4. The indexation of upfront Stevedoring and Shore Handling Charges as provided in Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines is to be read with Clause 7 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. If the Operator does not achieve the prescribed performance standards as per Annex-XI in previous 12 months, the operator will not be entitled for 100% WPI indexation and the operator will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed in Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines.

12.5. As stipulated in Clause 8.1. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the operator shall furnish to the KOPT and to this Authority, annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/ shore handling operations licensed by the port. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished from time to time.

12.6. As stipulated in Clause 8.2. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, this Authority shall publish on its website all such information received from operators and the KOPT. However, this Authority shall consider a request from any operator or the KOPT about not publishing certain data/information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

- 12.7. (a). As stipulated in Clause 9.1. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the performance norms prescribed for various commodities shall be the minimum which should be achieved by the Operator. These performance norms shall be incorporated in the bid documents, if there is a bidding process.
- (b). As stipulated in Clause 9.2. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the performance actually achieved by the operator shall be monitored by both the KOPT and this Authority on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the Port will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port.

12.8. As stipulated in Clause 10 of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement of the Performance Standards by the operator as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the KOPT. The KOPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

Annex - I

Comparative Statement of Productivity norms as per the Guidelines vis-à-vis average productivity at KOPT for the past 3 years as furnished by the Port and the productivity norms as proposed by the KOPT.

Sl. No.	Commodity	As per Guidelines			Average Productivity achieved per hook per shift during last 3 years as given by KOPT (in M.T.)	Productivity proposed by KOPT considering about 10% increase over the actuals & rounded off			Productivity Norms as considered by TAMP	
		Norms per hook per shift (in M.T.)	No. of Hooks per shift	Norms per shift (in M.T.)		Productivity per hook per shift (in M.T.)	No. of Hooks per shift	Productivity per shift (in M.T.)	Productivity per hook per shift (in M.T.)	Productivity per shift (in M.T.)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) x (4)	(6)	(7)	(8)	(9) = (7) x (8)	(10)	(11)
I	Dry bulk cargo									
1	Fertilizer & Fertilizer Raw Materials	900	3	2700	341	375	1.5	563	375	563
2	Coal (All types)	900	4	3600	450	495	1.8	891	495	891
3	Iron Ore, Iron Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	1460	4	5840	548	605	2	1210	605	1210
4	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand & other Dry Bulk Cargo	1080	3	3240	418	460	1.7	782	460	782
5	Salt	1000	3	3000	426	470	1.6	752	470	752
II	Break bulk cargo									
1	Bagged cargo	300	2.5	750	143	160	1.6	256	160	256
2	Jumbo Bags	560	2.5	1400	217	240	1.6	384	240	384
3	Iron & Steel – Coils & Slabs	1360	2.5	3400	465	515	1	515	515	515
4	Iron & Steel - Pipes, Tubes & Plates	280	2.5	700	242	270	1.6	432	270	432
5	Timber Logs	320 - Soft 480 - Hard	2.5	800 - Soft 1200 - Hard	202	225	1.7	383	225	383
6	Container (Laden/ Empty) at Non-MHC Berths	200 - Empty 1050 - Laden	2	400 - Empty 2100 - Laden	Not given	60	1.5	90	60	90
7	Mixed General Cargo including project cargo, machinery and machinery parts	Not given	-	-	197	220	1.6	352	220	352
8	Coastal Mixed General Cargo including project cargo, machinery and machinery parts	Not given	-	-	90	100	1.5	150	100	150

Equipment Hire Cost for Stevedoring Operations for Dry Bulk Cargo

[illegible]

Annex - II(b)

Equipment Hire Cost for Stevedoring Operations for Break Bulk Cargo

BREAK BULK CARGO																											
S L. N O.	CARG O GROUP	PRODUCTIV ITY		TYPE OF EQUIPMENTT																							TO TAL COS T PER HO OK PER SHI FT
				Log Grabs				Net Sling			Hook/ Rope Sling			Wire Rope Sling			Manual Spreader			Fork lift Truck 10 T			Fork lift Truck 5 T				
		Produc tivity in tons per hook per shift	Aver age Num ber of hook s per shift	Equip ment Hire rate	No. of Equip ment	To tal co st	Equip ment Hire rate	No. of Equip ment	Tot al cos t	Equip ment Hire rate	No. of Equip ment	To tal co st	Equip ment Hire rate	No. of Equip ment	To tal co st	Equip ment Hire rate	No. of Equi pme nt	Tot al cost	Equip ment Hire rate	No. of Equip ment	To tal co st	Equip ment Hire rate	No. of Equip ment	To tal co st			
1	Bagged cargo	256	1.6	11500	0	0	4200	1	4200	3000	0	0	12500	0	0	5000	0	0	12500	0	0	7500	0	0		4200	
2	Jumbo Bags	384	1.6	11500	0	0	4200	0	0	3000	1	3000	12500	0	0	5000	0	0	12500	0	0	7500	1	7500		10500	
3	Iron and steel - coils and slabs	515	1	11500	0	0	4200	0	0	3000	0	0	12500	1	2500	5000	0	0	12500	2	5000	7500	0	0		37500	
4	Iron and Steel - pipes, tubes, plates	432	1.6	11500	0	0	4200	0	0	3000	1	3000	12500	0	0	5000	0	0	12500	0	0	7500	1	7500		10500	
5	Timber logs- (Soft/Ha	383	1.7	11500	1	1500	4200	0	0	3000	0	0	12500	0	0	5000	0	0	12500		0	7500	0	0		11500	

	rd)																								
6	Containers (Empty/ Laden)	90	1.5	11500	0	0	4200	0	0	3000	0	0	12500	0	0	5000	1	5000	12500	0	0	7500	0	0	5000
6 A	Containers (Empty/ Laden)	90	1.5	11500	0	0	4200	0	0	3000	0	0	12500	0	0	5000	1	5000	12500	0	0	7500	0	0	5000
7	Mixed General cargo incl Machine ry and Project Cargo	352	1.6	11500	0	0	4200	0	0	3000	0	0	12500	1	2500	5000	0	0	12500	0	0	7500	1	7500	20000
8	Coastal Mixed General cargo incl Machine ry and Project Cargo	150	1.5	11500	0	0	4200	1	4200	3000	0		12500	0	0	5000	0	0	12500	0	0	7500	0	0	4200

Labour Cost for Stevedoring Operations for Dry Bulk Cargo

[illegible]

Annex - III(b)

Labour Cost for Stevedoring Operations for Break Bulk Cargo

BREAK BULK CARGO														
SL. NO.	CARGO GROUP	NORMS PER HOOK PER SHIFT				RATE FOR MANPOWER				COST FOR MANPOWER				TOTAL LABOUR COST PER HOOK PER SHIFT
		Tindal	Signalman	Mazdoor	Operator	Tindal	Signalman	Mazdoor	Operator	Tindal	Signalman	Mazdoor	Operator	
1	Bagged cargo	1	1	4	1	1838	1881	1731	1941	1838	1881	6924	1941	12584
2	Jumbo Bags	1	1	4	1	1838	1881	1731	1941	1838	1881	6924	1941	12584
3	Iron and steel -coils and slabs	1	1	2	1	1838	1881	1731	1941	1838	1881	3462	1941	9122
4	Iron and Steel - pipes, tubes, plates	1	1	2	1	1838	1881	1731	1941	1838	1881	3462	1941	9122
5	Timber logs-(Soft/Hard)	1	1	2	1	1838	1881	1731	1941	1838	1881	3462	1941	9122
6	Containers (Empty/Laden)	1	1	2	1	1838	1881	1731	1941	1838	1881	3462	1941	9122
6A	Containers (Empty/Laden)	1	1	2	1	1838	1881	1731	1941	1838	1881	3462	1941	9122
7	Mixed General cargo incl Machinery and Project Cargo	1	1	4	1	1838	1881	1731	1941	1838	1881	6924	1941	12584
8	Coastal Mixed General Cargo including project cargo, machinery and machinery parts	1	1	4	1	1838	1881	1731	1941	1838	1881	6924	1941	12584

Annex - IV(a)

Calculation of Normative Tariff/ Ceiling Rates for Stevedoring of Dry Bulk Cargo

Amt in Rs.

20% Operating Overheads	20% Administrative Overheads	Total	20% Margin	Revenue Requirement per Hook per Shift	Norms per hook per shift (MT)	Normative tariff/ Ceiling tariff/ Ceiling rate per Tonne		
						As proposed by the KOPT	As modified by us	
							Foreign	Coastal
4932.00	4932.00	34524.00	6904.80	41428.80	375	110.48	113.66	68.20
4932.00	4932.00	34524.00	6904.80	41428.80	495	83.69	83.69	83.69
4932.00	4932.00	34524.00	6904.80	41428.80	495	83.69	86.11	51.67
4932.00	4932.00	34524.00	6904.80	41428.80	605	68.48	68.48	68.48
4932.00	4932.00	34524.00	6904.80	41428.80	605	68.48	70.45	42.27
4932.00	4932.00	34524.00	6904.80	41428.80	460	90.06	92.66	55.60
4932.00	4932.00	34524.00	6904.80	41428.80	470	88.15	90.69	54.41

Annex - IV(b)

Calculation of Normative Tariff/ Ceiling Rates for Stevedoring of Break Bulk Cargo

Amt in Rs.

BREAK BULK CARGO													
SL. NO.	CARGO GROUP	Equipment Hire Cost	Labour Cost	Total Operating Cost	20% Operating Overheads	20% Administrative Overheads	Total	20% Margin	Revenue Requirement per Hook per Shift	Norms per Hook per shift (MT)	Normative tariff/ Ceiling tariff/ Ceiling rate per Tonne		
											As proposed by the KOPT *	As modified by us	
												Foreign	Coastal
1	Bagged cargo	4200	12584	16784	3356.80	3356.80	23497.60	4699.52	28197.12	160	176.23	181.31	108.79
2	Jumbo Bags	10500	12584	23084	4616.80	4616.80	32317.60	6463.52	38781.12	240	161.59	166.24	99.74
3	Iron and steel -coils and slabs	37500	9122	46622	9324.40	9324.40	65270.80	13054.16	78324.96	515	152.09	156.47	93.88
4	Iron and Steel - pipes, tubes, plates	10500	9122	19622	3924.40	3924.40	27470.80	5494.16	32964.96	270	122.09	125.61	75.37
5	Timber logs- (Soft/Hard)	11500	9122	20622	4124.40	4124.40	28870.80	5774.16	34644.96	225	153.98	158.41	95.05
6	Containers (Laden)	5000	9122	14122	2824.40	2824.40	19770.80	3954.16	23724.96	60	395.42	406.81	244.09
6a	Containers (Empty)	5000	9122	14122	2824.40	2824.40	19770.80	3954.16	23724.96	60	395.42	406.81	244.09
7	Project Cargo including Machinery and Mixed General cargo	20000	12584	32584	6516.80	6516.80	45617.60	9123.52	54741.12	220	248.82	255.99	153.59
8	Coastal Mixed General Cargo including project cargo, machinery and machinery parts	4200	12584	16784	3356.80	3356.80	23497.60	4699.52	28197.12	100	281.97	-NA-	281.97

* There was an error in the calculation of KOPT to arrive at the proposed rates as the KOPT has considered the productivity per shift as base instead of productivity per hook per shift. The rates shown here are the rates reworked for KOPT considering the productivity per hook per shift.

Annex - V(a)

Equipment Cost for Shore Handling Operations for Dry Bulk Cargo

[illegible]

Annex - V(b)

Equipment Cost for Shore Handling Operations for Break Bulk Cargo

BREAK BULK CARGO																				
Sl. No.	Cargo Group	Productivity																	Total cost per Shift	Total Qty handled per shift
		Productivity in tons per hook per shift	Average Number of hooks per shift	Log grabbers 10T			Mobile Cranes 10/15T			Mobile Cranes 20/30T			** Tractor Trailers 20/30T			Top lifter - Reach Stacker				
				Equipment Hire rate	No. of Equipment	Total cost	Equipment Hire rate	No. of Equipment	Total cost	Equipment Hire rate	No. of Equipment	Total cost	Equipment Hire rate	No. of Equipment	Total cost	Equipment Hire rate	No. of Equipment	Total cost		
1	Bagged cargo	160	1.6	12000	0	0	10000	0	0	15000	0	0	4800	0	0	35000	0	0	0	256
2	Jumbo Bags	240	1.6	12000	0	0	10000	1	10000	15000	0	0	4800	5	24000	35000	0	0	34000	384
3	Iron and steel - coils and slabs	515	1	12000	0	0	10000	0	0	15000	1	15000	4800	5	24000	35000	0	0	39000	515
4	Iron and Steel - pipes, tubes, plates	270	1.6	12000	0	0	10000	1	10000	15000	0	0	4800	6	28800	35000	0	0	38800	432
5	Timber logs - (Soft/ Hard)	225	1.7	12000	1	12000	10000	0	0	15000	0	0	4800	5	24000	35000	0	0	36000	383
6	Containers (Laden)	60	1.5	12000	0	0	10000	0	0	15000	0	0	4800	5	24000	35000	0.75	26250	50250	90
6A	Containers (Empty)	60	1.5	12000	0	0	10000	0	0	15000	0	0	4800	5	24000	35000	0.75	26250	50250	90
7	Project Cargo including Machinery	220	1.6	12000	0	0	10000	0	0	15000	1	15000	4800	5	24000	35000	0	0	39000	352
8	Coastal Mixed General Cargo including project cargo, machinery and machinery parts	100	1.5	12000	0	0	10000	1	10000	15000	0	0	4800	2	9600	35000	0	0	19600	150

Annex - VI(a)

Calculation of Normative Tariff/ Ceiling Rates for Shore Handling Operations of Dry Bulk Cargo

[illegible]

Annex - VI(b)

Calculation of Normative Tariff/ Ceiling Rates for Shore Handling Operations of Break Bulk Cargo

BREAK BULK CARGO													
SL. NO.	CARGO GROUP	Equipment Hire Cost	Labour Cost	Total Operating Cost	20% Operating Overheads	20% Administrative Overheads	Total	20% Margin	Revenue Requirement per Shift	Norms per shift	Normative tariff/ Ceiling tariff/ Ceiling rate per Tonne		
											As proposed by the KOPT	As modified by us	
												Foreign	Coastal
1	Bagged cargo	0	14080	14080	2816	2816	19712	3942	23654	256	92.40	95.06	57.04
2	Jumbo Bags	34000	3400	37400	7480	7480	52360	10472	62832	384	163.63	168.34	101.00
3	Iron and steel -coils and slabs	39000	3900	42900	8580	8580	60060	12012	72072	515	139.95	143.98	86.39
4	Iron and Steel - pipes, tubes, plates	38800	3880	42680	8536	8536	59752	11950	71702	432	165.98	170.76	102.46
5	Timber logs-(Soft/Hard)	36000	3600	39600	7920	7920	55440	11088	66528	383	173.93	178.94	107.36
6a	Containers (Laden) in TEUs	50250	5025	55275	11055	11055	77385	15477	92862	90	1031.80	1061.52	636.91
6b	Containers (Empty) in TEUs	50250	5025	55275	11055	11055	77385	15477	92862	90	1031.80	1061.52	636.91
7	Project Cargo including Machinery and Mixed General cargo	39000	3900	42900	8580	8580	60060	12012	72072	352	204.75	210.65	126.39
8	Coastal Mixed General Cargo including project cargo, machinery and machinery parts	19600	1960	21560	4312	4312	30184	6037	36221	150	241.47	-NA-	241.47

Annex - VII(a)

Calculation of Normative Tariff/ Ceiling Rates for Stevedoring Operation of Dry Bulk/ Break Bulk Cargo at Anchorage as given by KOPT and considered by TAMP.

Sl.No.	Cargo Group	Average Hook-Shift Output (In Tonne)	Hire Cost for Crane Operator per Shift	Crane Operator cost per Tonne	LABOUR COST PER TONNE	TOTAL OPERATING COST	20% OPERATING Overheads	SUB TOTAL	20% ADMINISTRATIVE OVERHEAD	TOTAL	20% MARGIN	REVENUE REQUIREMENT PER HOOK PER SHIFT	CEILING RATE PER TON		
													As proposed by KOPT	As modified by us	
														Foreign	Coastal
1a	Thermal Coal	690	700.00	1.01	15	16.01	3.20	19.22	3.20	22.42	4.48	26.90	26.90	26.90	26.90
1b	Coal other than thermal coal	690	700.00	1.01	15	16.01	3.20	19.21	3.20	22.41	4.48	26.89	26.89	27.67	16.60
2	Bagged Cargo	240	700.00	2.92	28	30.92	6.18	37.10	6.18	43.28	8.66	51.94	51.94	53.44	32.06
3	Foodgrain	640	700.00	1.09	15	16.09	3.22	19.31	3.22	22.53	4.51	27.04	27.04	27.82	16.69
4	Other Bulk	620	700.00	1.13	15	16.13	3.23	19.35	3.23	22.58	4.52	27.10	27.10	27.88	16.73
5	Sugar	415	700.00	1.69	15	16.69	3.34	20.02	3.34	23.36	4.67	28.03	28.03	28.84	17.30
6	Log	540	700.00	1.30	20	21.30	4.26	25.56	4.26	29.81	5.96	35.78	35.78	36.81	22.09

Annex - VII(b)

Calculation of Normative Tariff/ Ceiling Rates for Barge Handling at Berth for Dry Bulk/ Break Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo Group	Average Shift Output (In Tonne)	Hire Cost of Equipment for Barge Unloading				Equipment cost per tonne for Barge Unloading	Cost of Labour for Barge Unloading (Rs. per Tonne)	Total Operating Cost for Barge Unloading per Tonne	20% OPERATING Overhead	20% ADMINISTRATIVE OVERHEAD	TOTAL COST	20 % MARGIN	As proposed by Port		Total Cost for Barge Unloading at Berth upto Stacking Yard	As modified by us		CEILING RATE PER TON FOR BARGE UNLOADING	CEILING RATE PER TON FOR SHORE HANDLING	Total Cost for Barge Unloading at Berth upto Stacking Yard	
			Mobil e Shore Crane / RST	Grab	Sling/ Spread er	Total								CEILING RATE PER TON FOR BARGE UNLOADING	CEILING RATE PER TON FOR SHORE HANDLING		Foreign	Coastal			Foreign	Coastal
1	Foodgrain (Bulk)	295	15000	8000		23000	78	0	78	16	16	109	22	130.98	92.40	223.38	134.76	80.85	95.06	57.04	229.82	137.89
2	Foodgrain (Bag) stacked at berth back-up shed	225	15000		4200	19200	85	25	110	22	22	154	31	185.36	92.40	277.76	190.70	114.42	95.06	57.04	285.76	171.46
3a	Thermal Coal (All types)	410	15000	8000		23000	56	0	56	11	11	79	16	94.24	128.61	222.85	94.24	94.24	128.61	128.61	222.85	222.85
3b	Coal other than thermal coal	410	15000	8000	0	23000	56	0	56	11	11	79	16	94.24	128.61	222.85	96.96	58.18	132.31	79.39	229.26	137.57
4	Other Bag Cargo	310	15000		4200	19200	62	25	87	17	17	122	24	146.05	92.40	238.45	150.26	90.16	95.06	57.04	245.32	147.19
5	Container (in TEUs)	35	15000		5000	20000	571	43	614	123	123	860	172	1032.00	1031.80	2063.80	1061.73	637.04	1061.52	636.91	2123.25	1273.95
6	Log	150	15000		7000	22000	147	25	172	34	34	240	48	288.40	173.93	462.33	296.71	178.02	178.94	107.36	475.65	285.39

Annex - VIII(a)

Equipment Cost for Receiving / Delivery operations for Dry Bulk Cargo by Road													
A: Dry Bulk Cargo													
SI no.	Cargo Group	Type Equipment									Total Equipment cost per shift	Vessel Handling per shift	Delivery / Receiving Norms
		Dumper			Excavators			Payloader					
		Equipment Hire Rate (Rs. Per Shift)	No. of Equipment (per Shift)	Total Cost	Equipment Hire Rate (Rs. Per Shift)	No. of Equipment (per Shift)	Total Cost	Equipment Hire Rate (Rs. Per Shift)	No. of Equipment (per Shift)	Total Cost			
1	Fertilizer Raw Materials	5160	0	0	14000	0	0	10000	0	0	0	562.5	450
2	Food Grains	5160	0	0	14000	0	0	10000	0	0	0		0
3	Coal (All Types)	5160	0	0	14000	1	14000	10000	1	10000	24000	891	713
4	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	5160	0	0	14000	1	14000	10000	1	10000	24000	1210	968
5	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and similar Dry Bulk cargo	5160	0	0	14000	1	14000	10000	1	10000	24000	782	626
6	Salt	5160	0	0	14000	1	14000	10000	1	10000	24000	752	602

Equipment Cost for Receiving / Delivery operations for Dry Bulk Cargo by Rail													
A: Dry Bulk Cargo													
SI no.	Cargo Group	Type Equipment									Total Equipment cost per shift	Rake loading / unloading per shift	Rake Delivery / Receiving Norms
		Dumper			Excavators			Payloader					
		Equipment Hire Rate (Rs. Per Shift)	No. of Equipment (per Shift)	Total Cost	Equipment Hire Rate (Rs. Per Shift)	No. of Equipment (per Shift)	Total Cost	Equipment Hire Rate (Rs. Per Shift)	No. of Equipment (per Shift)	Total Cost			
1	Fertilizer Raw Materials	5160	0	0	14000	0	0	10000	0	0	0	0	0
2	Food Grains	5160	0	0	14000	0	0	10000	0	0	0	0	0
3	Coal (All Types)	5160	6	30960	14000	1	14000	10000	3	30000	74960	1800	1800
4	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	5160	6	30960	14000	1	14000	10000	3	30000	74960	1800	1800
5	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and similar Dry Bulk cargo	5160	6	30960	14000	1	14000	10000	3	30000	74960	1800	1800
6	Salt	5160	6	30960	14000	1	14000	10000	3	30000	74960	1800	1800

1. Equipment deployment has been considered as per practice in KDS

2. For Fertilizer Raw Materials at KDS, cargo is delivered direct from berth and the same has already been considered in Shore Handling Operation Rates.

3. Delivery / Receiving norms have been taken as 0.8 of vessel handling per shift

Annex - VIII(b)

Calculation of Normative Tariff / Ceiling Rates for Receiving / Delivery Operations by Road of Dry Bulk Cargo

A. Dry Bulk Cargo												
Sr. no.	Cargo Group	Equipment Cost	Labour Cost (5% of Equipment Cost)	Total Operating Cost	20% Operating Overheads	SubTotal	20% Administrative Overheads	Total	20% Margin	Revenue Requirement	Delivery / Receiving Norms	Normative Tariff
1	Fertilizer Raw Materials *	0	0	0	0	0	0	0	0	0	450	0
2	Food Grains **	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Coal (All Types)	24000	1200	25200	5040	30240	5040	35280	7056	42336	713	59.39
4	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	24000	1200	25200	5040	30240	5040	35280	7056	42336	968	43.74
5	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and similar Dry Bulk cargo	24000	1200	25200	5040	30240	5040	35280	7056	42336	626	67.67
6	Salt	24000	1200	25200	5040	30240	5040	35280	7056	42336	602	70.37

Calculation of Normative Tariff / Ceiling Rates for Receiving / Delivery Operations by Rail of Dry Bulk Cargo

A. Dry Bulk Cargo												
Sr. no.	Cargo Group	Equipment Cost	Labour Cost (5% of Equipment Cost)	Total Operating Cost	20% Operating Overheads	SubTotal	20% Administrative Overheads	Total	20% Margin	Revenue Requirement	Delivery / Receiving Norms	Normative Tariff
1	Fertilizer Raw Materials	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	Food Grains	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Coal (All Types)	74960	3748	78708	15741.6	94449.6	15741.6	110191.2	22038.24	132229.44	1800	73.46
4	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	74960	3748	78708	15741.6	94449.6	15741.6	110191.2	22038.24	132229.44	1800	73.46
5	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and similar Dry Bulk cargo	74960	3748	78708	15741.6	94449.6	15741.6	110191.2	22038.24	132229.44	1800	73.46
6	Salt	74960	3748	78708	15741.6	94449.6	15741.6	110191.2	22038.24	132229.44	1800	73.46

1. * For Fertilizer Raw Materials at KDS, cargo is delivered direct from berth and the same has already been considered in Shore Handling Operations Rates

2. ** Food Grains in bulk are not handled (received /delivered) at berths in KDS.

Annex - VIII(c)

Equipment Cost for Receiving / Delivery operations for Break Bulk Cargo																
A: Break Bulk Cargo																
Sl no.	Cargo Group	Type Equipment												Total Cost per shift	Vessel Handling per shift	Delivery / Receiving Norms
		Log Grabbers 10T			Mobile Cranes 10/15T			Mobile Cranes 20/30T			Top Lifter-Reach Stacker					
		Equipment Hire Rate (Rs. Per Shift)	No. of Equipment (per Shift)	Total Cost	Equipment Hire Rate (Rs. Per Shift)	No. of Equipment (per Shift)	Total Cost	Equipment Hire Rate (Rs. Per Shift)	No. of Equipment (per Shift)	Total Cost	Equipment Hire Rate (Rs. Per Shift)	No. of Equipment (per Shift)	Total Cost			
1	Bagged cargo	12000	0	0	10000	0	0	15000	0	0	35000	0	0	0	256	128
2	Jumbo Bags	12000	0	0	10000	1	10000	15000	0	0	35000	0	0	10000	384	192
3	Iron and steel -coils and slabs	12000	0	0	10000	0	0	15000	1	15000	35000	0	0	15000	515	257.5
4	Iron and Steel - pipes, tubes, plates	12000	0	0	10000	0	0	15000	1	15000	35000	0	0	15000	432	216
5	Timber logs - (Soft/ Hard)	12000	1	12000	10000	0	0	15000	0	0	35000	0	0	12000	382	305.6
6	Containers (Laden)	12000	0	0	10000	0	0	15000	0	0	35000	0.75	26250	26250	90	45
6A	Containers (Empty)	12000	0	0	10000	0	0	15000	0	0	35000	0.75	26250	26250	90	90
7	Project Cargo including Machinery	12000	0	0	10000	0	0	15000	1	15000	35000	0	0	15000	352	176
8	Coastal Mixed General Cargo	12000	0	0	10000	1	10000	15000	0	0	35000	0	0	10000	150	150
9	Motor Vehicles/Earth Moving Equipment (through Ro-Ro Vessel)	No Norm														

Break Bulk receiving / delivery has been considered for road only as there is very seldom by Rail

RST utilisation is taken as 0.75 as avg output is only 90 TEUs/ shift which is much less than the per shift RST productivity. The same RST is used for receiving and delivery also.

Log Grab 1.5 as same log grab at yard is used for two hooks (i.e 3 for 2 hooks)

Delivery / receiving norms for Break-bulk have been taken as 0.5 of vessel handling per shift (except MT containers, Timbers logs and coastal Mixed General Cargo)

Delivery / receiving norms for MT containers has been taken as 1.0 as very little restacking is required during removal to outside docks

Delivery / receiving norms for Coastal Mixed General Cargo is taken as 1.0 as a lot of cargo is taken as direct delivery from berth.

Delivery / receiving norms for Timber is taken as 0.8 as manual intervention / slinging is not required.

Annex - VIII(d)

Calculation of Normative Tariff / Ceiling Rates for Receiving / Delivery Operations by Road of Break Bulk Cargo

A. Break Bulk Cargo

Sr. no.	Cargo Group	Equipment Cost	Labour Cost (10% of Equipment Cost)	Total Operating Cost	20% Operating Overheads	SubTotal	20% Administrative Overheads	Total	20% Margin	Revenue Requirement	Delivery / Receiving Norms	Naromative Tariff
1	Bagged cargo *	0	0	0	0	0	0	0	0	0	128	0
2	Jumbo Bags	10000	1000	11000	2200	13200	2200	15400	3080	18480	192	96.25
3	Iron and steel -coils and slabs	15000	1500	16500	3300	19800	3300	23100	4620	27720	257.5	107.65
4	Iron and Steel - pipes, tubes, plates	15000	1500	16500	3300	19800	3300	23100	4620	27720	216	128.33
5	Timber logs - (Soft/ Hard)	12000	1200	13200	2640	15840	2640	18480	3696	22176	305.6	72.57
6	Containers (Laden)	26250	2625	28875	5775	34650	5775	40425	8085	48510	45	1078.00
6A	Containers (Empty)	26250	2625	28875	5775	34650	5775	40425	8085	48510	90	539.00
7	Project Cargo including Machinery	15000	1500	16500	3300	19800	3300	23100	4620	27720	176	157.50
8	Coastal Mixed General Cargo	10000	1000	11000	2200	13200	2200	15400	3080	18480	150	123.20
9	Motor Vehicles/Earth Moving Equipement (through Ro-Ro Vessel)											

1. * Calculation of Bagged Cargo is shown in Annex VIII (e).

Annex - VIII(e)**Calculation of Normative Tariff / Ceiling Rates for Receiving / Delivery by Road of bagged cargo**

Sr.no.	Cargo Group	Cost of Transportation on per MT	Cost of Labour including Sweeping	Total Operating Cost for	20% Operating Overhead	20% Administrative Overheads	Total Cost	20% Margin	Ceiling Rate per ton for Shore Handling
1	Bagged foodgrain & other bagged cargo	0	42	42	8.4	8.4	58.8	11.76	70.56

Calculation of Normative Tariff / Ceiling Rates for Receiving / Delivery by Rail of bagged cargo

Sr.no.	Cargo Group	Cost of Transportation on per MT	Cost of Labour including Sweeping	Total Operating Cost for	20% Operating Overhead	20% Administrative Overheads	Total Cost	20% Margin	Ceiling Rate per ton for Shore Handling
1	Bagged foodgrain & other bagged cargo	50	63	113	22.6	22.6	158.20	31.64	189.84

Note: 1. Cost of loading as obtained from labour contractors operating in KDS by KDS.

2. The Cost of transportation has been collected verbally as Rs. 50/- per Tonne by KDS.

3. Total labour cost involved in delivery by Rail is assumed to be 1.5 times of the labour cost for the delivery operation by road as it involved additional handling [Assumption is by KDS]

Annex - IX

KOLKATA PORT TRUST – KOLKATA DOCK SYSTEM
UPFRONT TARIFF FOR STEVEDORING AND SHORE HANDLING SERVICES

Part I - Definitions and General conditions

(I). Definitions:

- (i). “Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Directorate General of Shipping/ Competent Authority.
- (ii). “Foreign-going vessel” shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (iii). ‘Stevedoring’ includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on board the vessels in Port.
- (iv). ‘Shore handling’ includes arranging and receiving the cargo to/from the hook point, inter modal transport from wharf to stack yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/to wagons /trucks.
- (v). ‘Stevedore’ is an authorized agent for loading and unloading and anchorage of cargo in any form on board the vessels in ports and to whom the licence has been given under regulations.
- (vi). ‘Shore handling agent’ is an authorized agent for arranging the receiving the cargo to/ from the hook point, intermodal transport from wharf to stock yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/ to wagons/ trucks.

(II). General conditions:

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into ‘coastal’ or ‘foreign-going’ category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
 - (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
 - (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (iii). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate
 - (a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iv). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
 - (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for ‘worldwide and coastal’ operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
 - (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (ii). Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
 - (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal

cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.

- (v). All the charges shall be denominated in Indian Rupees.
- (vi). This tariff is not applicable for BOT/ BOOT operators or any other arrangement for private sector participation who are governed by the Tariff Guidelines of 2005, 2008 and 2013.
- (vii). This tariff is applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms.
- (viii).
 - (a). The tariff notified is ceiling level.
 - (b). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The authorized agent may, if he so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
 - (c). The authorized agent may also, if he so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
 - (d). The authorized agent should, however, notify the public such lower rates and/ or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (ix). The authorized agent shall charge only for services provided by him. No notional booking of labour and other similar notional charges would be permitted.
- (x). If any new cargo is to be handled which is not notified/ not included in the list, then the port may categorise that cargo under any one of the cargo categories based on the nature, physical characteristics and the method of handling that cargo.
- (xi). Services for other miscellaneous activities and also the handling charges for specific cargoes when Port takes custody of cargo as per Section 42 of MPT Act shall continue to be levied by Port as per TAMP notified SOR.
- (xii). The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January 2017 and 31 December of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into effect from 1st April of the relevant year to 31st March of the following year.
- (xiii).
 - (a). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed upfront tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.10. of the normative tariff guidelines, 2016 which will be applicable for the entire License period.
 - (b). The operator, however, is entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation, from the second year of operation on achievement of performance standards as prescribed in respect of Coal and Industrial Salt as prescribed in the Order no. TAMP/73/2016-KOPT dated 4 January 2017, as stipulated in clause 7.1. of the guidelines issued by the Ministry of Shipping for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations. For break bulk cargo, the Performance Standards as notified along with this Scale of Rates will be applicable.
 - (c). For this purpose, the Operator shall approach the concerned Major Port Trust within 30 days of completion of financial year of operation along with details of cargo wise average Performance standard achieved for each cargo for both stevedoring and shore handling operations.
 - (d). The Major Port Trust shall ascertain the achievement of performance standards claimed to have been achieved by the operator by engaging Consultant if required in one month's time.
 - (e). The operator can apply 100% indexation instead of 60% on written confirmation by the Major Port Trust to the operator that it has achieved the Performance Standards notified along with the upfront tariff.
 - (f). In the event the Major Port Trust confirms that the operator has not achieved the Performance Standards as notified by TAMP in previous 12 months, the operator will not be entitled for 100% WPI indexation. The operator will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed at clause 2.10. of the normative tariff guidelines, 2016.
- (xiv). All the operators shall furnish to the Major Port Trust and TAMP annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/ shore handling operations licensed by the port. Any other information which may be required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.

- (xv). TAMP shall publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts. However, TAMP shall consider a request from any operator or Major Port Trust about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. TAMP's decision in this regard would be final.
- (xvi). The performance norms prescribed for various commodities shall be the minimum that should be achieved by the operator. These performance norms shall be incorporated in the bid documents, if there is a bidding process.
- (xvii). The performance actually achieved by the operator shall be monitored by both the Port and the TAMP on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the Port will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port.
- (xviii). In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the operator of the Performance Standards as notified by the TAMP, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.
- (xix). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.50 shall be taken as 0.50 unit and fractions of 0.50 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (xx). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator.
- (xxi). As per coastal policy direction issued by the MOS and notified by this Authority vide Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 7 January 2005 and 15 March 2005 –
- The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL (including crude oil), iron ore and iron ore pellets, should not exceed 60% of the corresponding charges for normal cargo/container related charges.
 - In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
 - In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemised charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (As and when there is a change in the policy direction issued by the MOS on the coastal concession policy, the same will be communicated to the port.)*
- (xxii). If any question arises requiring clarification or interpretation of the Scale of Rates and Statement of conditions of the operator, the matter shall be referred to TAMP and decision of TAMP in this regard will be binding on the operator.

Part - II

Stevedoring and Shore Handling Agents working at Kolkata Dock System, who has been issued license for undertaking such work under Kolkata Port Trust (Stevedoring and Shore Handling) Regulations, 2016 shall not levy charges exceeding the following rates:

(A). For stevedoring on-board ship at Berth

(i) Dry Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo Group	Rates per Tonne (In ₹)	
		Foreign	Coastal
1	Fertilizer -Raw Materials	113.66	68.20
2a	Thermal Coal	83.69	83.69
2b	Coal other than thermal Coal	86.11	51.67
3a	Iron Ore, Iron Ore Pellets	68.48	68.48
3b	Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	70.45	42.27
4	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and similar Dry Bulk cargo	92.66	55.60
5	Salt	90.69	54.41

(ii) Break Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo Group	Rates per Tonne (In ₹)	
		Foreign	Coastal
1.	Bagged cargo	181.31	108.79
2.	Jumbo Bags	166.24	99.74
3.	Iron & Steel – Coils & Slabs	156.47	93.88
4.	Iron & Steel - Pipes, Tubes & Plates	125.61	75.37
5.	Timber Logs	158.41	95.05
6.	Container (Laden/Empty) at Non-MHC Berth (Rate per TEU)	406.81	244.09
7.	Mixed General Cargo including project cargo, machinery and machinery parts	255.99	153.59
8.	Coastal Mixed General Cargo including project cargo, machinery and machinery parts	-NA-	281.97

(B). For stevedoring on-board ship at Anchorage

(i). Dry Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo Group	Rate per Tonne (In ₹)	
		Foreign	Coastal
1a.	Thermal, Coal	26.90	26.90
1b.	Coal other than thermal Coal	27.67	16.60
2.	Food Grains	27.82	16.69
3.	Sugar	28.84	17.30
4.	Other Bulk Cargo	27.88	16.73

(ii). Break Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo Group	Rate per Tonne (In ₹)	
		Foreign	Coastal
1.	Bagged Cargo	53.44	32.06
2.	Log	36.81	22.09
3.	Container (Laden/Empty) at Non-MHC Berth (Rate per TEU)	406.81	244.09

Note:(a).Stevedoring for the purpose of (A) & (B) above, includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on-board the vessels in port.

(b). For container exceeding 20 ft., rates shall be levied at 1.5 times of TEU rate.

(c). Stevedoring activities cover discharging cargo from ships in to barge or vice versa.

(C). For shore handling operation

(i) Dry Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo Group	Rates per Tonne (In ₹)	
		Foreign	Coastal
1	Fertilizer -Raw Materials	64.53	38.72
2a	Thermal Coal	128.61	128.61
2b	Coal other than thermal Coal	132.31	79.39
3a	Iron Ore, Iron Ore Pellets	102.22	102.22
3b	Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	105.17	63.10
4	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and similar Dry Bulk cargo	150.75	90.45
5	Salt	156.77	94.06

(ii) Break Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo Group	Rates per Tonne (In ₹)	
		Foreign	Coastal
1.	Bagged cargo	95.06	57.04
2.	Jumbo Bags	168.34	101.00
3.	Iron & Steel – Coils & Slabs	143.98	86.39
4.	Iron & Steel - Pipes, Tubes & Plates	170.76	102.46
5.	Timber Logs	178.94	107.36
6.	Container (Laden & Empty) at Non-MHC Berth	1061.52	636.91
7.	Mixed General Cargo including project cargo, machinery and machinery parts	210.65	126.39
8.	Coastal Mixed General Cargo including project cargo, machinery and machinery parts	-NA-	241.47

Note:

- (a) Shore Handling for the purpose of (C) above, except for Fertilizer Raw Material, includes, arranging and receiving the cargo to/from the hook point, intermodal transport from wharf to stack-yard within port premises and vice versa.
- (b) For Fertilizer Raw Material, shore handling will cover only loading of cargo unloaded at the wharf on to trucks for going directly to consignee premises or vice versa.

(D). For shore handling operation including loading/unloading of cargo to/from Barge at Wharf/ Berth

Sl. No.	Cargo Group	Rates per Tonne (In ₹)	
		Foreign	Coastal
1.	Food Grain discharged in Bulk and bagged for stacking	229.82	137.89
2.	Food Grain (Bagged)	285.76	171.46
3.	Logs	475.65	285.39
4.	Thermal Coal	222.85	222.85

5.	Coal other than Thermal Coal & other bulk Cargo	229.26	137.56
5.	Other Bagged Cargo	245.32	147.19
6.	Container (Laden & Empty) in TEUs	2123.25	1273.95

Explanations –

- (i) The above rates includes basic wages for Tindal, Signalman and Operator as per CDLB rates but do not include Calcutta Dock Labour Board charges payable by the Stevedores under Calcutta Dock Workers (Regulation of Employment) Scheme, 1970 and Calcutta Dock Clerical & Supervisory (Regulation of Employment) Scheme, 1970, which may be collected from the users, if required.
- (ii) For container exceeding 20 ft rates shall be levied at 1.5 times of TEU rate.
- (iii) In case Shore Handling Operation of Bagged cargo involves transfer of cargo from wharf/berth to shed/stacking point other than berth back up shed and vice versa additional shore handling charge of ₹ 130.20 per tonne will be levied.
- (iv) In case of project material/packages requiring specialized slings and attachments/ equipment, the stevedoring and shore handling agents may levy additional charges on actuals, subject to consignee/consignor agreeing to the same for which confirmation has to be submitted to Port disclosing the rates before the actual operation.
- (v) Service includes unloading of cargo from barges to quay and removing them to the adjacent stacking point or vice versa. (Bagging and stitching operations either on-board or on shore has not been considered.)

Part – III

Stevedoring and Shore Handling Agents working at Kolkata Dock System, who has been issued license for undertaking such work under Kolkata Port Trust (Stevedoring and Shore Handling) Regulations, 2016 shall not levy charges exceeding the following rates for shore handling services in connection with delivery and receiving at storage yard/ shed:

(a). For delivery/ receiving of dry bulk cargo**(i). By road**

Sl. No.	Cargo Group	Rates per tonne (In ₹)
1.	Fertilizer & Fertilizer Raw Materials	-
2.	Coal (All types)	59.39
3.	Iron Ore, Iron Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	43.74
4.	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand & other Dry Bulk Cargo	67.67
5.	Salt	70.37

(ii). By rail

Sl. No.	Cargo Group	Rates per tonne (In ₹)
1.	Fertilizer & Fertilizer Raw Materials	-
2.	Coal (All types)	73.46
3.	Iron Ore, Iron Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore	73.46
4.	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand & other Dry Bulk Cargo	73.46
5.	Salt	73.46

(b). For delivery/ receiving of break bulk cargo**(i). By road**

Sl. No.	Cargo Group	Rates per tonne (In ₹)
1.	Bagged cargo	70.56
2.	Jumbo Bags	96.25
3.	Iron & Steel – Coils & Slabs	107.65
4.	Iron & Steel - Pipes, Tubes & Plates	128.33
5.	Timber Logs	72.57
6.	Container Laden at Non-MHC Berth (Rate per TEU)	1078.00
6a	Container Empty at Non-MHC Berth (Rate per TEU)	539.00
7.	Mixed General Cargo including project cargo, machinery and machinery parts	157.50
8.	Coastal Mixed General Cargo including project cargo, machinery and machinery parts Coastal Mixed General Cargo	123.20

(ii). By rail

Sl. No.	Cargo Group	Rates per tonne (In ₹)
1.	Bagged cargo	189.84
2.	All other break bulk cargo	Two times rate of delivery/ receiving by road

Notes:

- (i). Delivery/ receiving of Fertiliser raw material takes place at berth itself, so no separate delivery/ receiving charge is leviable other than the charges for shore handling operation specified above, which covers the loading/ unloading at berths for delivery/ receiving.
- (ii). Incase of direct delivery/ receiving from/ to berth (other than Fertiliser raw material as mentioned above, the rates for shore handling operations as specified at (C) of Part II shall not apply, instead delivery/ receiving rates as specified above shall be levied.
- (iii). Delivery/ receiving for the purpose of above, except for Fertiliser raw material includes, loading the cargo from the storage shed or yard, to truck or trailer or vice versa. Incase of delivery/ receiving by rail, it will also involve shifting of cargo from its storage point to railway loading point and loading into railway wagons or vice versa.
- (iv). For container exceeding 20 ft., rates shall be levied at 1.5 times of TEU rates.
- (v). Incase of project material/ packages requiring specialized slings and attachments/ equipment, the stevedoring and shore handling agents may levy additional charges on actuals, subject to consignee/ consignor agreeing to the same for which confirmation has to be submitted to Port disclosing the rates before the actual operation.

Part – IV

Stevedoring and Shore Handling Agents working at Kolkata Dock System, who have been issued license for undertaking such work under Kolkata Port Trust (Stevedoring and Shore Handling) Regulations, 2016 shall comply with the following productivity norms:

A. For stevedoring on-board ship at Berth**(i) Dry Bulk Cargo**

The Performance Standards for dry bulk cargo will be as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1. of the guidelines issued by the Ministry of Shipping for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations.

(ii) Break Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo Group	Norms in Tonnes per Hook per Shift
1.	Bagged cargo	160
2.	Jumbo Bags	240
3.	Iron & Steel – Coils & Slabs	515
4.	Iron & Steel - Pipes, Tubes & Plates	270
5.	Timber Logs	225
6.	Container (Laden/Empty) at Non-MHC Berths	60 TEUs
7.	Mixed General Cargo including project cargo, machinery and machinery parts	220
8.	Coastal Mixed General Cargo including project cargo, machinery and machinery parts Coastal Mixed General Cargo	100

B. For Shore Handling

The Stevedoring and Shore Handling Agent shall clear all cargo and its residuals from wharf/berth within the time limit mentioned below from the time of completion of vessel/barge operation -

For Dry Bulk Cargo	6 Hours
For Break Bulk Cargo	2 Hours

In case the Stevedoring and Shore Handling Agent fails to comply with the above timeline for removal of all cargo and its residuals (except bulk fertilizer raw material which is delivered direct from berth), a penalty @ ₹ 1,000/- per hour shall be levied by the Port for the period after expiry of the timeline mentioned above till removal.